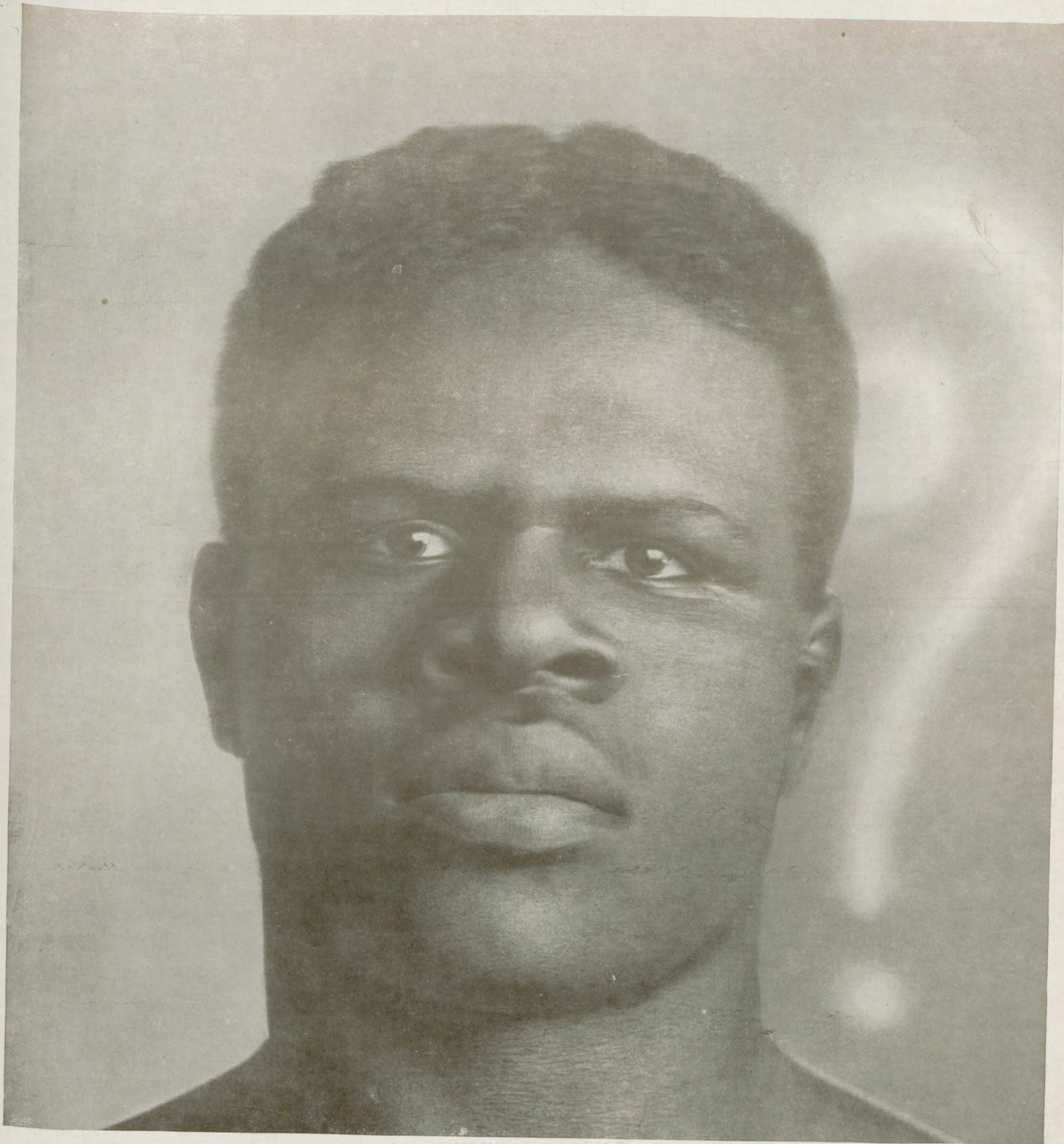


Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR



ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

SAM MAC VEA

Triomphera-t-il ce soir de Joe Jeannette au Cirque de Paris?

(Voir pages 412 et 413.)

Abonn. : France 24 fr. — Étranger 28 fr.

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

FLIRT
PARFUM
ULTRA
PERSISTANT



ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME. PARIS

10 Ans Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus DE FEU Plus DE MARCHES



Seul **TOPIQUE** remplaçant le FEU sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des **Boiteries, Molettes, Ecarts, Foulures, Lessivages, Engorgements des jambes, Suros** Epouvins, etc.

PÔT : 165, Rue St-Honore, Paris et dans les Principales Pharmacies

POURQUOI VIVRE dans les larmes, la misère, la déveine

reue, sans amour, sans joies et sans bonheur, and il est si facile de remédier à ces maux, et obtenir **fortune, santé, chance, amour partagé**, demandant la curieuse brochure env. gratis par Professeur **VICTORIUS**, 83, faub. Saint-Denis. Paris

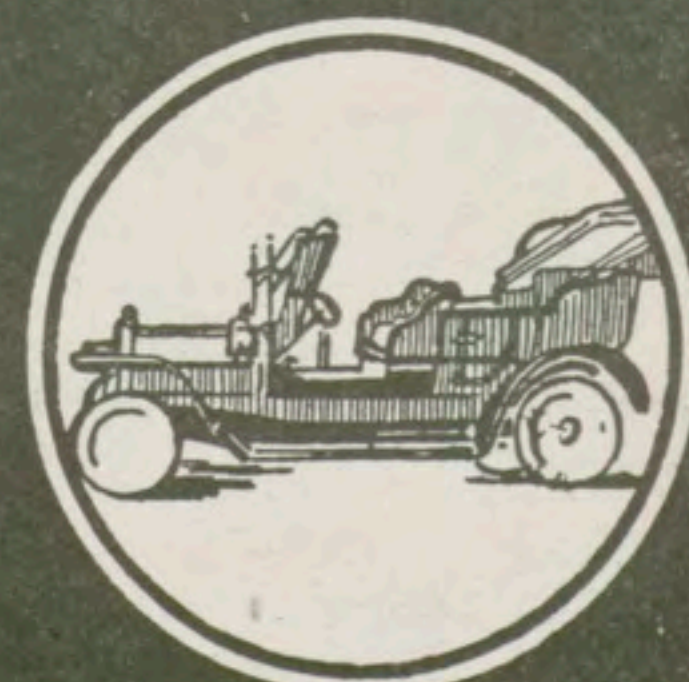
PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS



BIJOUX FIX

VERIFIER LA MARQUE "FIX" SUR CHAQUE BIJOU

la voiture de tourisme
la plus pratique



Double Phaéton
GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :

29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISY



Plus de Chevaux boiteux

Suros, Epouvins, Courbes, Ves-
sigons, Mollettes, Efforts, etc.

**SONT GUÉRIS
RADICALEMENT**

par **L'ASPLINTO**

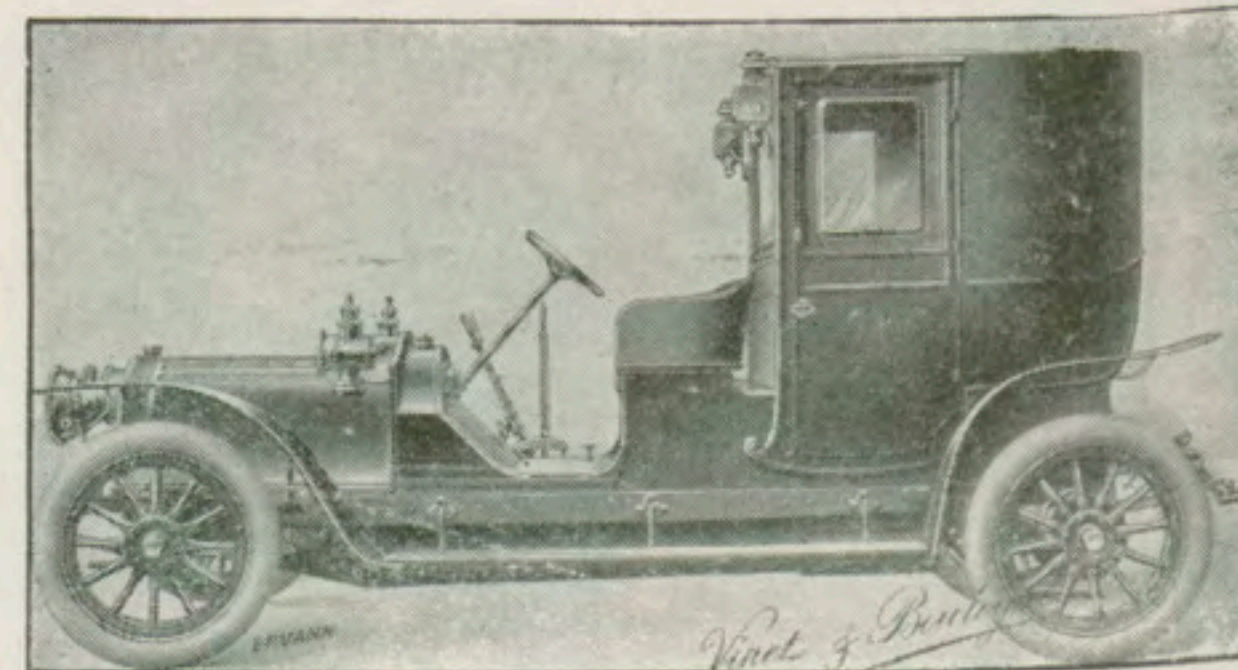
Indispensable aux chevaux de Chasse, de Selle, d'Armes, de Course.
N'INTERROMPT JAMAIS le TRAVAIL
Liniment idéal pour chevaux.

Prix : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25

En vente : D^r J. RENARD, 142, Av. de Clichy — PARIS
Brochure franco sur demande

CHASSEURS

*pour ne pas abîmer votre limou-
sine de ville et économiser vos
pneus, montez sur votre châssis les*

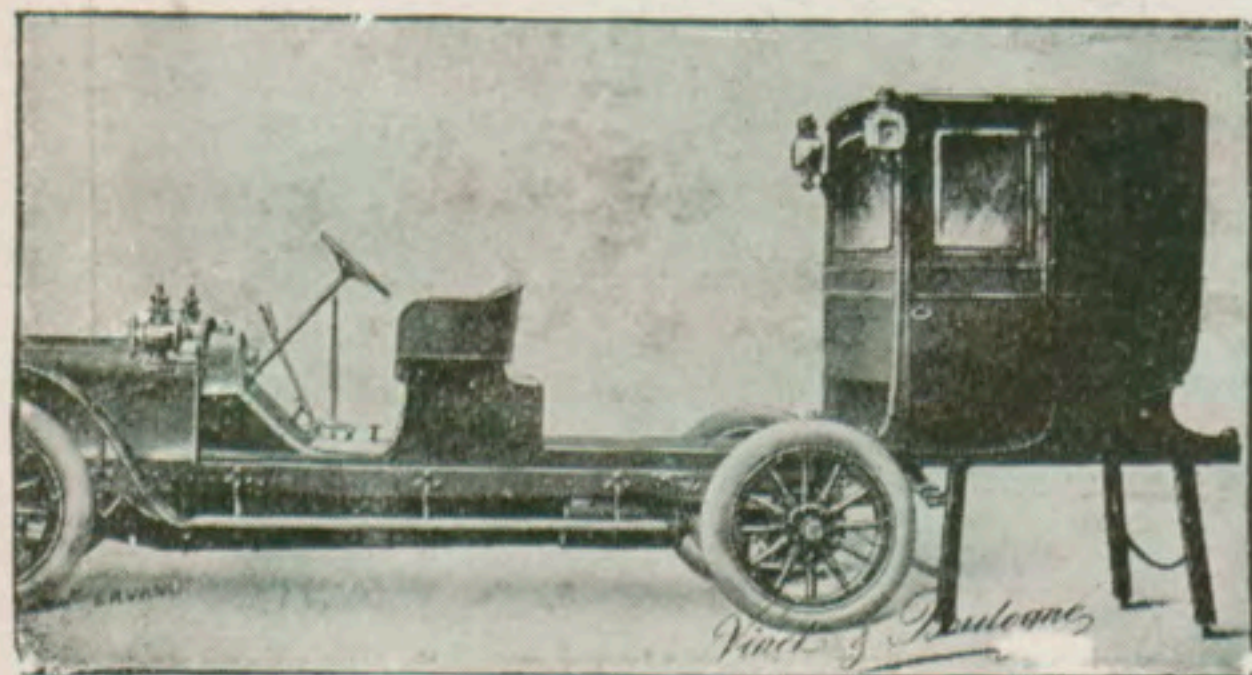


CARROSSERIES AMOVIBLES

BREVETÉES S. G. D. G.

VINET-BOULOGNE

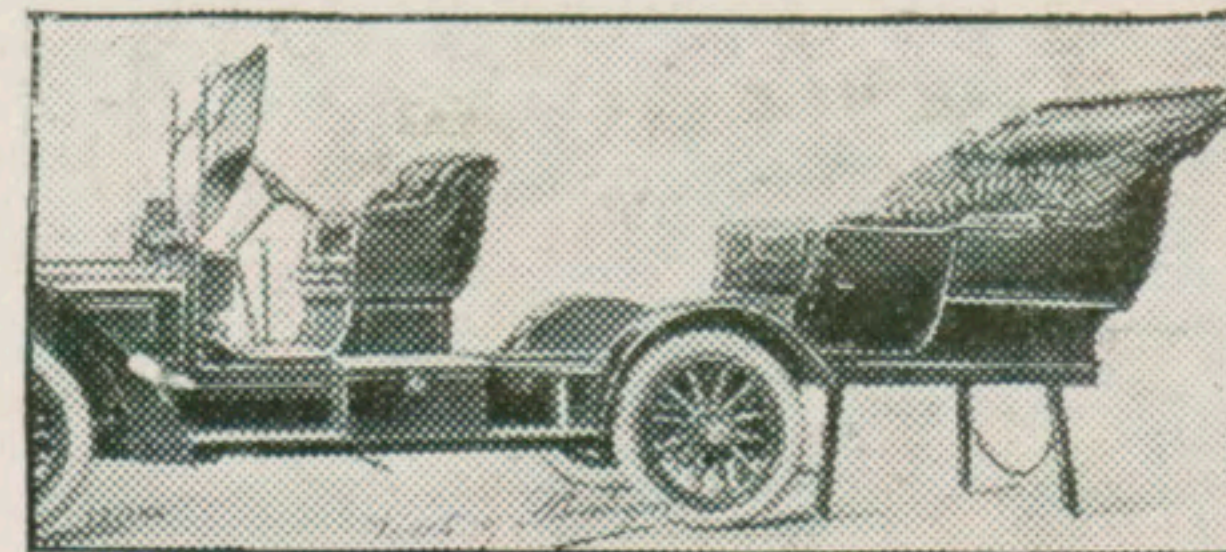
qui vous permettront, après être parti le matin avec un phaéton, de courir
les bois avec un breack de chasse et en 5 minutes, avec un seul homme,
de remettre sur votre châssis votre confortable limousine pour le soir.



Demander le Tarif N° 28

G. VINET

44, QUAI DE SEINE, 44
COURBEVOIE (Seine)



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés reçoivent de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

11 Décembre 1909 N° 586

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris / Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, avenue du Maine.

Publicité : HUGUET-MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.

La page 600 fr.

Encartage 750 fr.



PIETRI DORANDO A L'ENTRAÎNEMENT

Tous les lecteurs de la Vie au Grand Air ont encore présents à la mémoire les hauts faits accomplis par le vaillant petit coureur professionnel italien : Pietri Dorando. D'abord dans son pays, puis en Angleterre et en Amérique, il battit les champions les plus réputés de longue distance. Il est actuellement en Angleterre, où il s'entraîne très sérieusement à Stamford Bridge pour la saison prochaine, pendant laquelle il doit se rencontrer avec les meilleurs coureurs d'Amérique, d'Angleterre et de France.

LA LEÇON DE L'ALLEMAGNE

Ce qu'est la flotte aérienne de nos voisins d'outre-Rhin, l'excellent aéronaute Capazza, qui vient de passer plusieurs semaines en Allemagne et aux pays annexés, l'explique aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Après avoir créé le ballon dirigeable et avoir tenu pendant des années la tête dans cette branche de l'aéronautique, la France s'est vu rejoindre puis distancer, et de combien ! par l'Allemagne d'abord, puis par les autres nations. Il y a 15 dirigeables militaires en Allemagne; il y en a en France un, usagé, le Ville-de-Paris. Au retour d'un voyage de l'autre

côté du Rhin, l'excellent ingénieur-aéronaute Capazza a pris l'initiative d'une campagne auprès des groupes d'aviation de la Chambre des Députés et du Sénat. Une démarche collective auprès du Ministre de la guerre a abouti à une demande de crédit de 10 millions pour notre flotte aérienne, qui seront certainement votés. Voici ce qu'a vu notre collaborateur :

Si le signataire de cet article se lançait dans des parallèles entre les forces aériennes à l'étranger et ce que nous possédons en France, entre le caractère de ceux qui dirigent en fait la navigation aérienne dans les divers pays, à tous les points de vue, il n'aurait que des humiliations à enregistrer pour la France, et c'en seraient trop.

Aussi bien se contenterait-il de risquer auprès des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, qui y sont tout préparés, la prière, le conseil suivants. Dites à ceux qui vous entourent : Voyagez, allez vous rendre compte sur place de ce que font les autres; allez voir si les problèmes que les Français ont posés ne sont pas résolus ailleurs d'autre façon; allez voir s'il n'y a pas du génie ailleurs que chez nous. Cessons enfin de vivre dans une perpétuelle adoration de nous-mêmes.

En nous déplaçant, nous risquons, certes, de recevoir les terribles leçons du progrès, mais qu'importe? quoi de plus profitable qu'une leçon, qu'une leçon d'autant plus éloquent, qu'elle est magistralement donnée?

Aussi bien, n'allons-nous parler que de la puissance allemande.

Nous avons eu trois occasions d'aller visiter nos voisins, et toujours nous avons pu voir de près leurs divers types de dirigeables avec la plus grande facilité.

En effet, en Allemagne, on ne fait aucun mystère autour de la flotte aérienne; au contraire, on s'en sert pour exalter l'enthousiasme des populations, afin de les maintenir fixées vers un idéal de beauté scientifique qui ennoblit l'âme, en même temps qu'elle donne à l'être, homme, enfant, à la nation toute entière un inébranlable sentiment de force.

La flotte J'ai vu les hangars et les dirigeables de Metz, de Francfort et de Cologne. A Metz, où j'arrivais après une halte à Nancy, j'ai vu l'immense monument de Frascati où s'abritait un Zeppelin, auquel sont venus se joindre, il y a quelques jours, un Parseval et un Gross.

Ceux qui plaisaient l'emballage des Allemands pour le Zeppelin n'ont jamais vu un Zeppelin sortir en vitesse de son hangar aux titanesques portes de fer; ils ne l'ont pas vu, manœuvré par 150 hommes, commandés sans un cri, sans un mot, rien qu'avec les gestes du pilote commandant Georges; ils n'ont pas vu ce colosse tout blanc quitter terre, en frôlant le sol, poussé par ses quatre hélices latérales, enlevé par 16 gouvernails de profondeur groupés par quatre; ils n'ont jamais vu le Zeppelin zigzaguant à travers les vallonnements de la frontière, disparaissant derrière une montagne pour réapparaître bientôt ailleurs; ils ne l'ont pas vu atterrir, avec une précision d'expérience de laboratoire, sur le drapeau allemand posé à terre, au milieu des hommes d'équipe.

Il est vraiment puéril de nier l'évidence, les qualités du Zeppelin, de ce navire dont on peut couper un morceau endommagé, qu'une hélice peut crever impunément et qui ne s'embarrasse pas d'un ballonnet. Un ballonnet!

Nous n'avons garde de dire que nous préconisons la construction d'un Zeppelin, mais de grâce, soyons juste, voyons froidement les qualités où elles se trouvent.

A l'Exposition aéronautique de Francfort, il y avait cinq ou six hangars, dont un pour un Zeppelin et un pour un grand Parseval de 6.700 m.c. à deux moteurs et deux hélices latérales, à quatre branches flasques en toile, encadrée de câbles métalliques très souples et pouvant faire machine en arrière.

Ce superbe aéronef est, lui, du système

absolument souple; et, quand je dis absolument, je veux dire que sa nacelle n'est nullement une poutre armée réunie au ballon par des câbles et prenant parallèlement plus de la moitié de la longueur du ballon.

Mais la nacelle du Parseval, qui a bien 70 mètres de longueur, n'a pas 6 mètres de portée.

Deux ballonnets à air sont placés l'un à l'avant et l'autre à l'arrière, et c'est en dégonflant l'un au détriment de l'autre, que le ballon s'incline dans un sens ou dans l'autre, pour monter ou descendre en utilisant ses propres surfaces comme un aéroplane. A l'extrémité arrière du ballon, sont fixés le gouvernail terminant l'empennage vertical et les deux empennages horizontaux qu'on peut replier, lorsqu'il s'agit de garer le ballon dans un hangar trop exigü ou trop encombré.

Tout comme le Zeppelin, le Parseval part de terre en vitesse; ses stabilités longitudinale et de route sont parfaites comme celles du Zeppelin. Il revient en rasant le sol, jette son guide-rope dans la main de l'équipe d'atterrissage et facilite sa tâche en faisant machine arrière avec ses hélices, qu'il n'arrête que lorsque la nacelle est maintenue à terre.

C'est à Cologne que j'ai vu un Zeppelin, deux Parseval et un Gross dans le même hangar — oui, dans le même hangar — où il y avait encore place pour un 7.000 mètres cubes.

Le Gross, qu'on a dit être copié sur les dirigeables de MM. Lebaudy et Julliot, n'a rien de commun avec ces derniers.

A la place de la plate-forme de M. Julliot et plus bas, il y a, dans le système Gross, une poutre en trois morceaux: au morceau central est accroché le châssis des deux hélices latérales, un gouvernail de profondeur biplan, l'empennage vertical et le gouvernail de direction. L'empennage horizontal est posé, de part et d'autre, à l'arrière.

L'empennage des Julliot, qui est cependant la perfection, n'est pas supérieur aux empennages des trois types allemands.

La nacelle toute petite du Gross est suspendue à la poutre centrale et au châssis des hélices. Elle porte deux moteurs réunis aux hélices et les actionnant au moyen de deux câbles souples.

Le Gross, tout comme le Zeppelin et le Parseval, part de terre en vitesse et il a les mêmes stabilités.

Une organisation puissante. Voilà pour les systèmes adoptés à ce jour par l'armée allemande.

Ces dirigeables ont donné, durant les grandes manœuvres de Cologne, une grande preuve de robustesse et de vitesse suffisante. Disons aussi qu'ils sont munis de la télégraphie sans fil, de boussoles, et, très probablement, d'autres choses encore qu'on ne m'a pas dites, que je n'ai pas vues et que je me suis bien gardé de demander...

Voyons les hommes: pilotes, mécaniciens et hommes de manœuvre.

Les pilotes sont très nombreux, ils se remplacent au pied levé, sont entraînés d'une manière parfaite et montrent un entrain et une habileté au-dessus de tout éloges.

Les hommes chargés de la manœuvre à terre sont parfaits: ils manœuvrent aussi un dracken-ballon qui indique, par sa position dans l'espace, la direction du vent et dont l'anémomètre inscrit à terre la vitesse.

La hardiesse, l'assurance des pilotes allemands a une raison primordiale que nous tenons à indiquer.

Quoi qu'il arrive à un dirigeable en route,

le pilote est toujours sûr de trouver à terre, au bout de quelques heures, non seulement de quoi se ravitailler, mais aussi ce qu'il faut pour ses réparations.

Pour atteindre à ce résultat, il a fallu décider l'édification de tout un plan d'une grande simplicité, avant même la sortie du premier des dirigeables.

Le gouvernement allemand s'est emparé, comme d'utilité publique, du gaz hydrogène inutilisé jusqu'alors comme un sous-produit des usines de produits chimiques.

Ce gaz est emmagasiné sous pression, dans des quantités énormes de tubes aux couleurs impériales et des trains en sont garnis en série: ces trains comportent chacun un wagon-atelier de réparations; chaque train emporte un tuyau de gonflement de 1.200 mètres de longueur, permettant le regonflement des ballons en rase campagne.

Dans ces conditions, toutes normales, tout doit fatalement progresser.

Alors il faut voir tous ces dirigeables, obéissant à un programme donné à l'avance, partir le jour, la nuit, par le brouillard et le vent, pour des voyages de durée, de hauteur, de vitesse, et cela tous les jours durant deux semaines.

Le grand Parseval était arrivé de Francfort, la veille, par une véritable averse.

Après les manœuvres il fit une série de voyages de nuit; le petit Parseval et le Gross s'en allaient rejoindre, par la voie des airs, leur port d'attache de Metz.

Rien n'est plus beau que le départ, dans la nuit, de ces quatre dirigeables, sortant d'un hangar éclairé à giorno et s'envolant à travers les champs balayés par le jet puissant d'un projecteur électrique de campagne. Et l'arrivée! Les dirigeables surgissent de la nuit comme en une fantasmagorie et atterrissent dans les stries lumineuses que répand, par terre, le projecteur.

Tout cela se pratique ostensiblement avec une grande simplicité, en présence et pour l'édification des enfants, des hommes et des mères d'Allemagne.

La conclusion Ils ont réussi. Oui, ils ont réussi au-delà de toute expression, parce qu'ils ont voulu réussir et parce que les inventeurs ont eu toute liberté de présenter n'importe quel système. Ils ont réussi, parce que le Gouvernement n'a demandé que des résultats.

Là-bas, on a commencé par briser les théories d'école, par démolir les chapelles.

Et les capitaux sortent de terre. On y a vu tout dernièrement une Société anonyme, au capital de 3.500.000 marks, dont les souscripteurs n'étaient autres que quelques grandes villes.

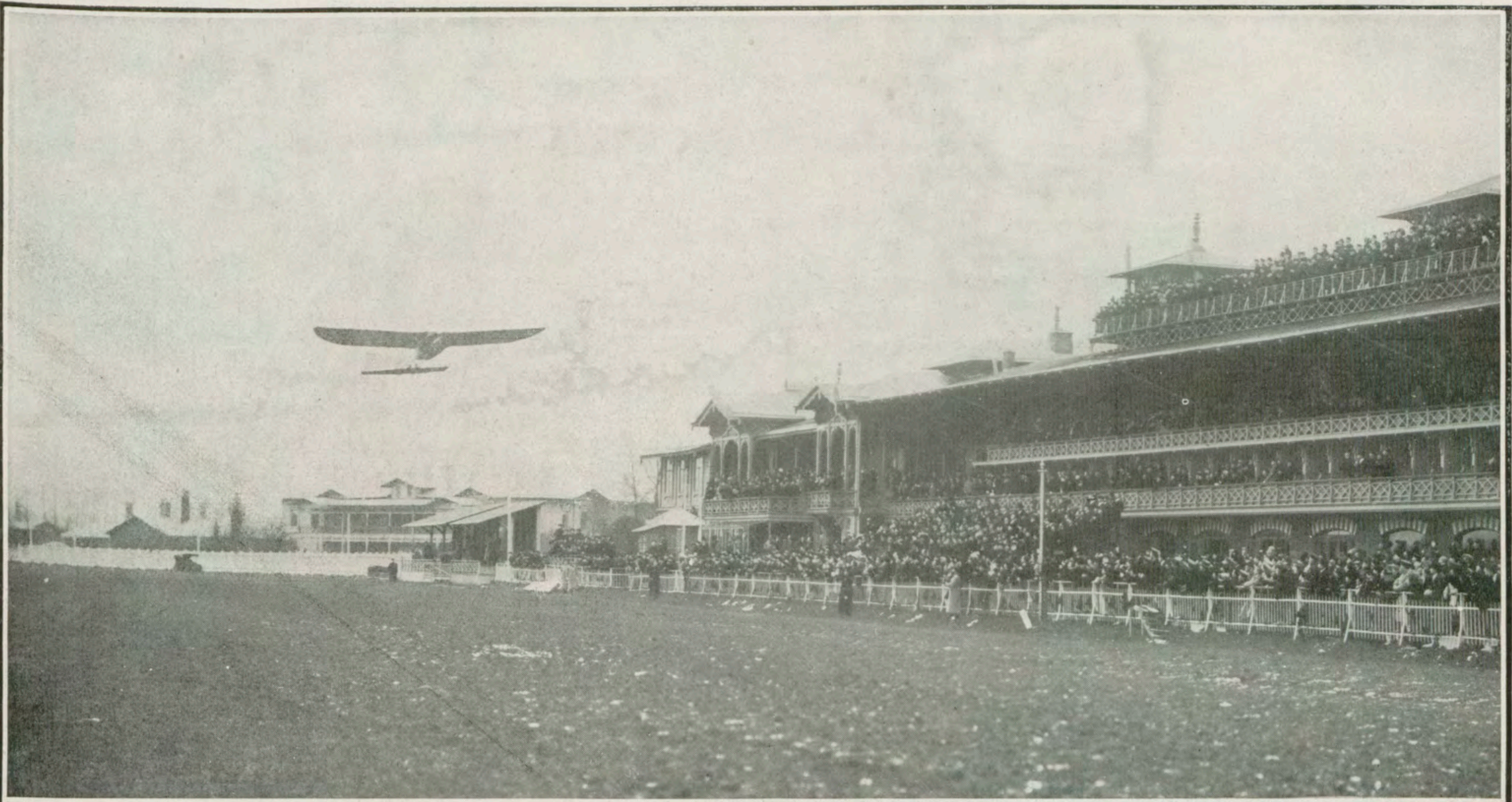
Nous n'avons parlé que des trois systèmes principaux sur lesquels se fondent des filiales qui auront leurs hangars et leurs dirigeables. Demain, on verra sortir, des puissantes usines de Siemens et Krupp, des navires aériens qui le disputeront, par la hardiesse de leurs conceptions avec leurs aînés.

Et alors? quelle figure la France actuelle va-t-elle faire, dans l'histoire même de la navigation aérienne, en face des frères de Montgolfier, et Meunier, de Charles et Robert, de Pilâtre de Rozier, de Blanchard, de Garnerin, de Coutelle, de Gay-Lussac, de Biot, de Barral, de Giffard, de Julien, de Tissandier, de Crocé-Spinelli, de Sivel, des marins Prince et Lascaze?

Il faut agir, ne fût-ce que par pudeur!

L. CAPAZZA.

GUYOT VOLE A MOSCOU



Guyot en vol.

Guyot est le premier homme volant que les Russes aient eu l'occasion d'applaudir. En novembre dernier, il effectua de fort beaux vols d'une durée de dix, quinze et vingt minutes.



La tribune des chronomètres.

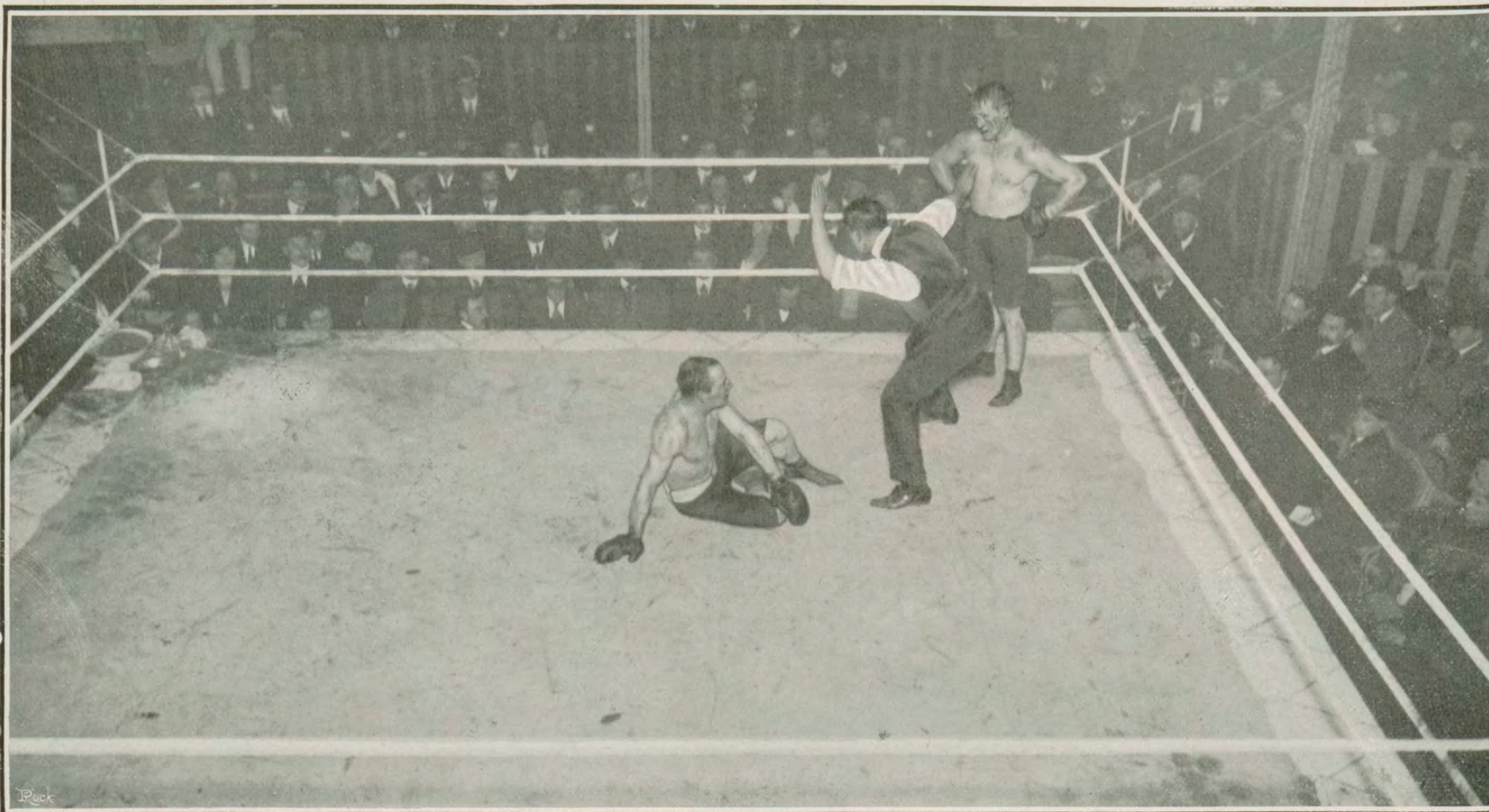
La tribune élevée sur le champ de courses de Moscou était des plus confortables, munie des appareils de chronométrage les plus perfectionnés et maniés par d'experts professionnels.



L'aviateur Guyot.

Le vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. voiturettes a débuté depuis peu dans le sport aérien, mais, à bord de son monoplan, il a déjà accompli des performances les plus honorables. C'est un de nos champions d'avenir.

CHARLIE HITTE ENDORT WILLIAM CURZON



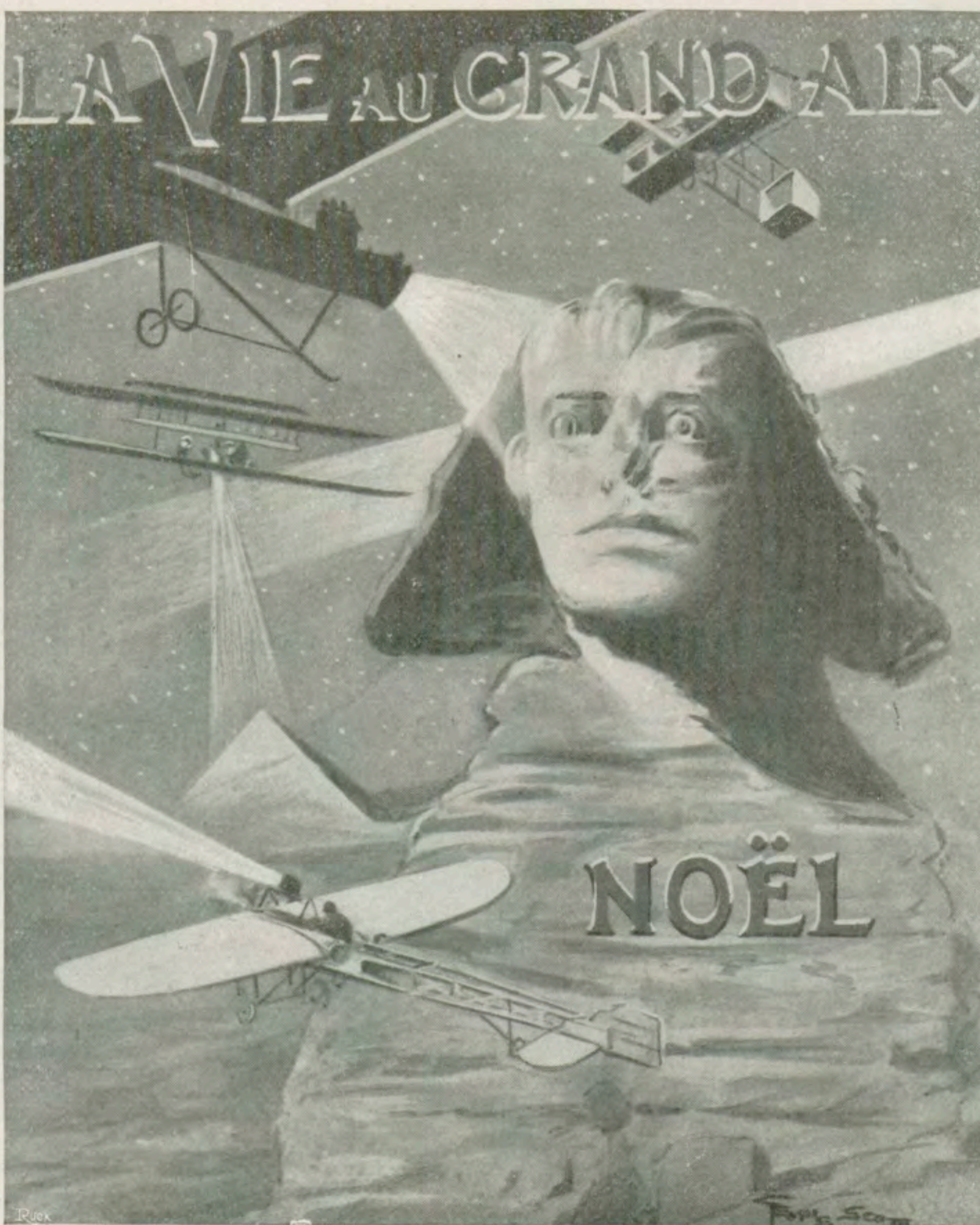
HITTE TRIOMPHE AU ONZIÈME ROUND

On attendait avec quelque anxiété le match Curzon-Hitte, car ce dernier ne paraissait guère en forme. C'est pourtant "fit and well" qu'il est monté sur le ring. Les deux marteaux que sont ses poings battirent sans relâche le malheureux Curzon qui, au onzième round, dut écouter les 10 fatales secondes.

LA "VIE AU GRAND AIR" = NOËL

C'est samedi prochain que va paraître le luxueux magazine que nous offrons à nos lecteurs à l'occasion de Noël 1909. Ce numéro vraiment exceptionnel remportera, nous en sommes sûrs, auprès du public sportif, l'accueil le plus chaleureux, et ceux qui veulent être absolument certains de le posséder feront bien, d'ores et déjà, de le commander à leurs libraires ou à leurs habituels marchands de journaux. La Vie au Grand Air Noël sera, nous l'avons dit, un numéro véritablement merveilleux tant par les documents inédits qui l'illustreront, que par les célébrités qui ont signés les articles. Nos lecteurs vont d'ailleurs juger que nous n'exagérons rien et que ce numéro mérite, à tous les points de vue, de retenir l'attention de tous les sportsmen.

Disons d'abord que dans le numéro seront insérés huit magnifiques hors-texte en trois couleurs obtenues avec les célèbres plaques autochromes Lumière. Ces hors-texte formeront, pour ainsi dire, un puissant raccourci de l'histoire du sport, puisqu'ils représenteront les huit plus merveilleux champions que le monde possède actuellement en athlétisme. Ce sont : le comte de Lambert, dont l'inoubliable prouesse aéronautique est encore présente à la mémoire de tous; Giuppone, le si audacieux coureur qui a retrouvé dernièrement sur la voiturette ses succès de motocycliste; Failliot, qui est peut-être l'athlète le plus complet que nous ayons jamais possédé en France; Decugis, la « meilleure raquette de France » et qui, cet



Fac-simile de la couverture en couleurs de notre Numéro de Noël.
Reproduction exacte de l'aquarelle inédite de Georges Scott.

été, défaisait, à Etretat, Gore, le champion d'Angleterre; Guignard, l'excellent coureur de fond qui vient de tomber tous les records; De la Plane, qui fut champion du monde d'aviron, et qui est un des meilleurs hommes parmi ceux qui manient le « bout de bois »; Barat, le premier jockey français qui ait remporté le Grand Prix; et enfin, Johnson, le prestigieux champion noir de boxe anglaise, qui n'a jamais encore connu la défaite et qui, en mai, va rencontrer le célèbre James J. Jeffries, qui va tenter de lui ravir le titre de champion du monde.

Disons encore qu'il y aura deux grandes pages en deux couleurs absolument inédites, signées Raoul Philippe, et qui feront vivre pour nos lecteurs les saines et robustes joies des sports d'hiver, skis, bobsleighs.

Ce n'est pas tout : ce merveilleux numéro comprendra encore deux doubles pages, signées de Scott et de Johanson, sans compter des reproductions également en deux couleurs de tableaux de Sem, et Lelong. Quant aux articles, ils seront signés des noms des sportsmen les plus fameux : Blériot, Willie Lewis, Rigal, d'Okhuysen, etc.

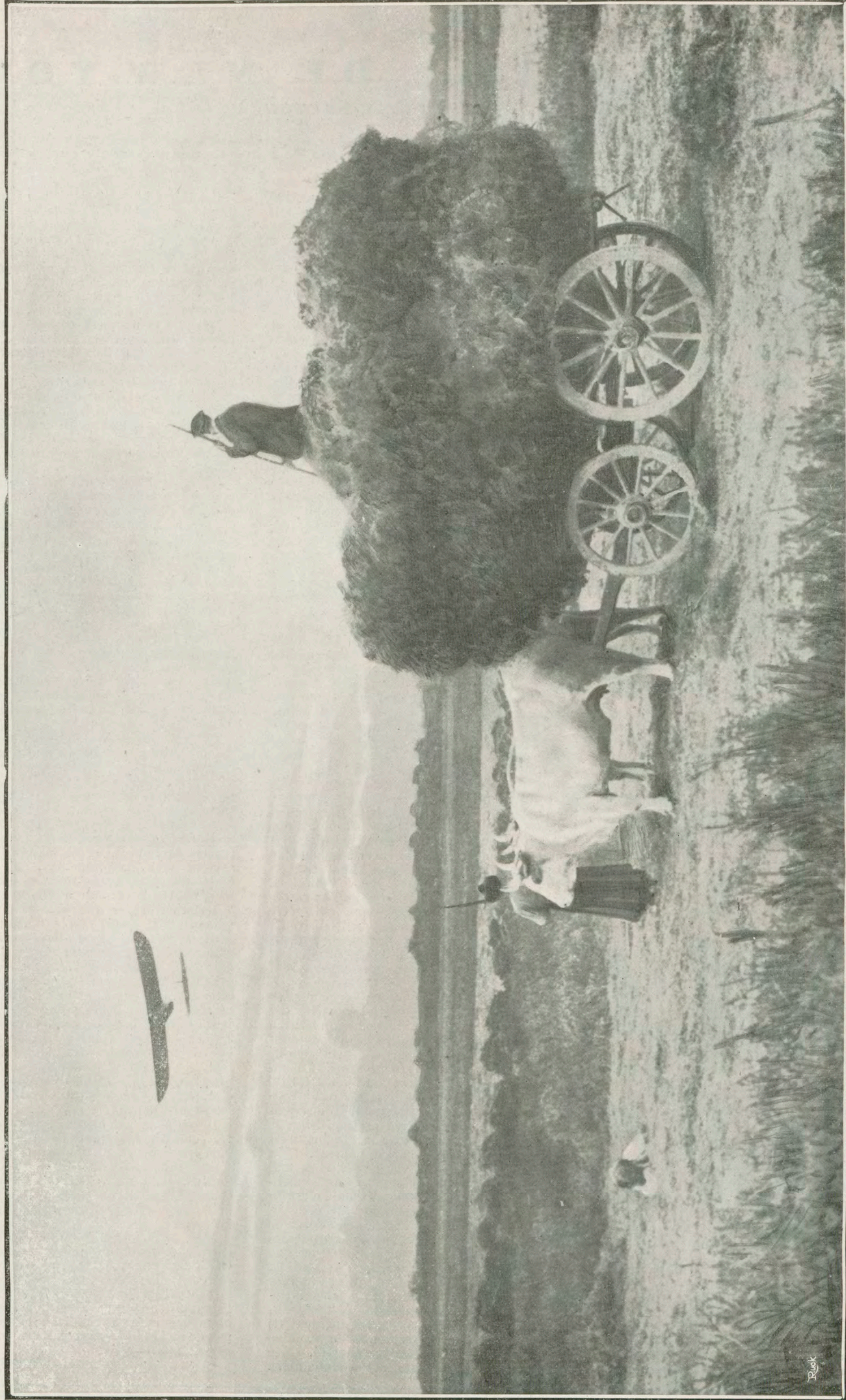
Le tout formera un magnifique album de 70 pages, présenté sous une couverture en couleurs, reproduction d'une aquarelle inédite de Georges Scott, et qui ne sera vendu que 2 francs au lieu de 3 francs et de 3 fr. 50 comme les autres publications similaires en France et à l'étranger. Tous les abonnés, anciens ou nouveaux, recevront gratuitement la Vie au Grand Air Noël 1909.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

La Vie au Grand Air

La Vie au Grand Air

PAR-DESSUS LA CAMPAGNE DE PAU



BLÉRIOT VA RENDRE VISITE A TISSANDIER

Blériot vient d'ouvrir, près de Pau, une école d'aviation où il enseigne aux jeunes gens qui se sentent des ailes à devenir de véritables hommes-oiseaux. Il y a quelques jours, par une radieuse après-midi de novembre béarnais, il décida d'aller voir Tissandier à quelques kilomètres de là, à son aérotrôme des Wright. Il monta sur son ois-au et dans l'air léger, s'envola par-dessus les prairies et les bois, laissant étonnés et pensifs les paysans du Béarn, qui n'avaient pas encore vu voler par dessus la campagne. Il revint ensuite trouver Mme Blériot qui l'attendait à l'hôtel Gassion.

LES SIX JOURS DE NEW-YORK

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lorsque paraîtront ces lignes, la ronde infernale de six jours et six nuits sera bien près de prendre fin. Nous avons demandé au célèbre coureur Lucien Petit-Breton de nous donner un article sur cette épreuve, dans laquelle il a si souvent brillé.

HÉLAS ! je n'y suis pas allé, cette année encore, à cette fameuse course de Six Jours à laquelle j'ai si souvent pris part. Mais maintenant, je suis retiré des courses, je suis établi commerçant et je ne dois plus songer à m'expatrier. Autrefois, ce que je désirais par-dessus tout, c'était ma tranquillité. Le repos était le rêve que je chérissais en désespérant de jamais l'obtenir. Aujourd'hui que mes espoirs se sont enfin réalisés, cette sorte d'oïveté me pèse. Je me sens des fourmis dans les jambes. Je pense avec quelque regret que j'ai des camarades qui courent là-bas et que je ne suis pas de la bataille. Et pourtant, tourner pendant cent-quarante-deux heures sur une petite piste n'a rien de très folâtre. Mais, malgré tout, l'instinct de la lutte est le plus fort, il l'emporte sur les autres sentiments. Faire fi de la fatigue qui nous assaille, de la défaillance qui nous guette, du manque de sommeil qui nous abrutit, la lutte, toujours la lutte, rien que la lutte. C'est notre carrière, c'est notre existence. Rien ne saurait nous empêcher de la regretter, lorsque nous sommes revenus au repos.

Mes braves amis, vous qui tournez désespérément sur le vélodrome de Madison-Square, Rutt, Stol, Georget frères et autres, vous ne connaissez pas votre bonheur : vous êtes à la peine, vous serez à l'honneur, et quoi qu'on en dise, cela suffit bien, avec quelque argent (ce qui ne gâte rien) pour vous dédommager de vos efforts.

Souvenirs D'ailleurs, il ne faudrait pas s'imaginer que la course de Madison-Square soit aussi dure qu'elle le paraît. Le Bol d'Or est autrement pénible. La course par équipes de deux coureurs permet de prendre quelque repos. Evidemment, on ne dort pas comme dans son lit et surtout aussi longtemps, mais bah ! à la guerre comme à la guerre, on en prend bien vite son parti. Et, au fond, dormir de temps en temps une demi-heure, trois quarts d'heure est aussi réconfortant (on se l'imagine tout au moins) que de rêvasser pendant huit heures de suite, comme le fait le commerçant que je suis aujourd'hui.

Et puis, a-t-on seulement le temps de dormir ? Si ce n'est pas l'intérêt de la course qui vous en empêche, c'est tout au moins le tourbillonnement ahurissant de cette foule qui remplit l'immense hall, trépigne, hurle, chante. Là, c'est un ivrogne qui cuve son vin, ici ce sont des sportsmen endurcis qu'on est obligé de faire sortir, sans quoi ils resteraient pendant les cent-quarante-deux heures. Le matin, ce sont les balayeuses qui viennent réparer le désordre de la nuit. Je vous laisse à penser quelle poussière vient réconforter nos bronches. L'après-midi, c'est la foule des boursiers qui accourt une fois les affaires terminées — et avec quelle hâte ! — pour voir tourner les martyres du cyclisme. Le soir, enfin, ce sont les noctambules, les mondains qui viennent nous applaudir après le dîner, après le spectacle. Leurs encouragements nous stimulent. Les fleurs que nous apportent les jolies Américaines nous incitent à faire des prouesses. Et l'heure de la défaillance passe sans que nous nous en doutions, tant nous mettons tous un point d'honneur à ne pas faillir devant semblable assistance. Si nous sommes fatigués, nous nous contentons de ne pas nous faire distancer. Mais si nous nous sentons frais et dispos, nous accomplissons démarrages sur démarrages.

J'excellais dans ce genre de sport et c'est ce que les spectateurs appelaient « ma crise ». Je n'ai jamais été heureux dans les courses de Six Jours. Je n'ai jamais obtenu le classement que j'aurais tant désiré et je dois avouer que j'ai bien souvent mérité de remporter la

victoire. Je l'ai parfois espérée, je ne l'ai jamais obtenue, et j'ai dû me retirer avant de pouvoir inscrire mon nom sur la liste des vainqueurs. Je vous assure que c'est là l'un de mes plus grands regrets.

Mais le public américain m'a toujours consolé de cette désillusion en m'applaudissant autant et même plus que je ne pouvais le désirer. Il est vrai que je n'ai jamais eu de chance avec mes équipiers. Ils ne manquaient point de valeur, mais ils étaient la plupart du temps arrêtés par des chutes, accidents ou incidents variés. Et je crois que c'est là la plus grande douleur que puisse éprouver un Six Days : être dans le peloton de tête, se sentir en excellente forme, penser qu'on possède une grande chance de triompher et, au moment où l'on se repose, au moment où l'on s'y attend le moins, apprendre que son équipier vient d'abandonner. C'est alors la chasse pour trouver un autre coureur qui se trouve dans le même cas que vous : est-il bon ? êtes-vous camarade avec lui ? pouvez-vous compter sur lui ? ne fera-t-il pas une combinaison avec une autre équipe pour vous mettre hors de combat si votre valeur inquiète les concurrents ? Autant de questions qui vous assaillent, autant de craintes, autant de tracas. Joignez à cela l'énerverment dans lequel vous vous trouvez, provoqué par la lutte d'une part, par l'absence d'air, de sommeil, d'autre part, et vous serez bien forcé d'avouer que le volcan du mont Pelé n'était rien à côté des tremblements de terre, si j'ose dire, qui agitent votre cerveau.

Je crois que tel est le seul ennui que l'on puisse ressentir dans la course des Six Jours. A part celui-là, je n'ai jamais trouvé la course dure. Il faut ne pas s'énerver et profiter du moindre instant pour se reposer et s'alimenter. Eviter également les nombreuses chutes qui se produisent par le manque d'habitude des coureurs à la piste, telle doit être l'unique préoccupation du premier jour. Le second jour est, à mon avis, le plus pénible. Vous n'êtes pas encore complètement habitué à la course. L'homme travaille encore, la machine n'a pas encore commencé son effort. Le cerveau s'occupe trop encore de vos affaires, alors qu'il faut surtout essayer de l'en empêcher. La course de Six Jours doit être l'épreuve du muscle et non de l'esprit. Et pourtant, bien souvent il faut tâcher d'employer une nouvelle tactique qui, d'ailleurs, je m'empresse de l'ajouter, réussira environ une fois sur cent.

Les Six Jours Cette année, le team européen de cette année, comprend les triomphateurs de 1907, qui ont bien failli l'être à nouveau en 1908 : Rutt-Stol. Ces deux hommes sont les frères Siamois de Madison-Square. On ne peut concevoir qu'ils ne seront pas là à l'emballage final. Rutt représente la vitesse, Stol l'endurance à toute épreuve. Le jeune coureur allemand est merveilleux d'aisance dans cette cuvette. Sa maîtrise est d'ailleurs la preuve que les Six Jours sont moins durs qu'on ne se l'imagine communément. Loin de moi de diminuer la valeur de mon ami Rutt, que je considère comme l'un des meilleurs coureurs de cette époque ; mais c'est un sprinter qui, par définition, devrait être appelé à ne pouvoir fournir que des efforts de temps minimes. Or, il accomplit des prouesses remarquables dans l'épreuve d'endurance que l'on croit être la plus dure, la plus pénible. Son camarade Stol ne possède pas sa pointe de vitesse impressionnante, mais j'en suis arrivé à penser que si un train de marchandises lui passait sur le corps, cet incident (!) ne l'empêcherait pas de remonter en machine et de continuer avec cette ténacité, cette opiniâtreté que possèdent certains Hollandais.

Les frères Léon et Emile Georget sont également de la fête. Je leur souhaite bonne chance. Mais ils ne peuvent briguer la place d'honneur : ni l'un, ni l'autre n'est assez vite pour espérer battre à l'emballage les sprinters qui se trouveront réunis pour le dernier tour. Cette course convient à merveille au tempérament énergique de ces deux hommes qui sont là sur leur machine, se contentant d'attendre la fin de la course et ne perdant pas de temps en des réflexions vaines. Ils font corps avec leur bicyclette, n'ont pas d'idées pouvant les distraire de leur besogne, pédalent, pédalent sans cesse jusqu'au coup de pistolet final ou, ce qui est moins agréable, jusqu'à la bûche qui les met hors de course.

J'espère pour eux qu'ils ne seront pas arrêtés par semblable accident. Ils méritent de réussir et je serais le premier à les en féliciter.

L'Anglais Shirley, qui se fit remarquer plus que moi dans le dernier Bol d'Or, dont je ne parle d'ailleurs qu'avec une certaine répugnance, vous le comprendrez aisément, l'Anglais Shirley, dis-je, est du voyage. Cet athlète endurant, énergique, que la fatigue ne peut vaincre, qui ignore la défaillance, qui n'a abandonné dans la dernière course de vingt-quatre heures que parce qu'il était absolument aveuglé par la sciure de bois, doit fournir une belle course. Peut-être aura-t-il cependant quelque peine à suivre le train du début, mais dès que la fatigue commencera à se faire sentir, il pourra rattraper le terrain perdu, quoique, dans une course semblable, ce ne soit pas très facile. Je crois plutôt que Germain, de La Flèche, son équipier, assurera le travail du début.

En voilà un qui doit faire des merveilles s'il a soin de ne pas se laisser aller à son esprit échevelé. En piste, il est fou, il ne se connaît plus, il pousse, il pousse tant qu'il peut, même lorsque ce n'est pas utile. S'il savait se ménager, s'il suivait les conseils d'un manager habile, il pourrait rivaliser avec les meilleurs. Sa course du dernier Bol d'Or (encore le nom de cette maudite course qui revient sous ma plume et je n'y puis rien !) était splendide après tous les efforts multiples, efforts de dément d'ailleurs ; il a réussi à terminer, alors que j'étais presque convaincu qu'il serait forcé d'abandonner, et, dans la dernière heure, il recommença à emballer avec l'acharnement qu'on ne soupçonnait pas chez un homme fatigué.

Enfin, la dernière équipe européenne est celle des Italiens Cuniolo-Carapezzi. Celui-ci possède une assez jolie pointe de vitesse, mais je doute qu'il la garde pendant les six jours. Je connais mal Cuniolo, j'ignore ce qu'il pourra faire contre les autres équipes. Ce team est chargé de mener le train durant le plus longtemps possible : j'ignore ce que peut être, pour ces néophytes de Madison, « le plus longtemps possible ».

Du côté des Américains, l'équipe favorite est celle composée par Root-Fogler, qui ont déjà triomphé plusieurs fois. Rappelons aussi celle de Mac Farland-Clark, de Walthour-Collins, de Lawson-De Mara. C'est parmi celles-ci que doit se trouver le team capable de triompher de Rutt-Stol, dont je fais mes favoris.

Mais voilà, à l'heure où j'écris ces lignes, il est tout naturel que je hasarde un pronostic. Or, lorsqu'elles paraîtront, la course sera bien près de sa fin ; en tout cas elle sera déjà tout à fait dessinée. Si mes prévisions se sont réalisées, tant mieux, mais si je me suis trompé ne m'en gardez pas rancune, ne vous moquez pas de moi et ne clamez pas que je ne connais rien au sport cycliste.

LUCIEN PETIT-BRETON.

LES SIX JOURS DE NEW-YORK



LES SEULS D'AUJOURD'HUI EN FRANCE.
On voit, d'après cette photographie prise à
Toulouse que les organisateurs ne durent
pas faire de grosses recettes.



Rutt.

Le triomphateur de 1907, le second de 1908,
grand favori de 1909.

Germain, de La Flèche.

Coéquipier de l'anglais Shirley, il assurera
plutôt le train du début.

Stol.

Le coureur hollandais qui fait équipe avec
Rutt et qui a gagné avec lui en 1907.



Léon Georget.

Le vainqueur de quatre Bols d'Or qui n'a
jamais eu de chance à Madison.



Shirley

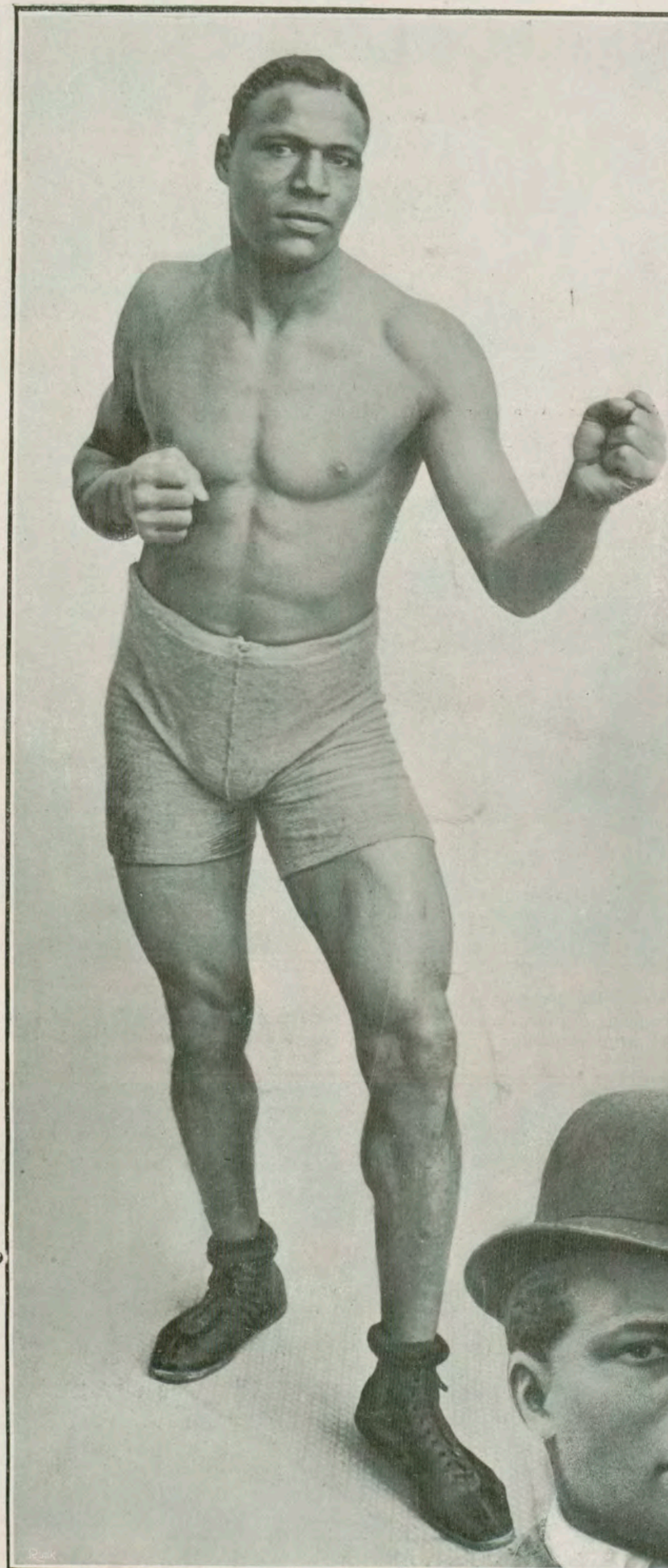
L'excellent stayer anglais fait équipe avec
Germain, de la Flèche.



Émile Georget.

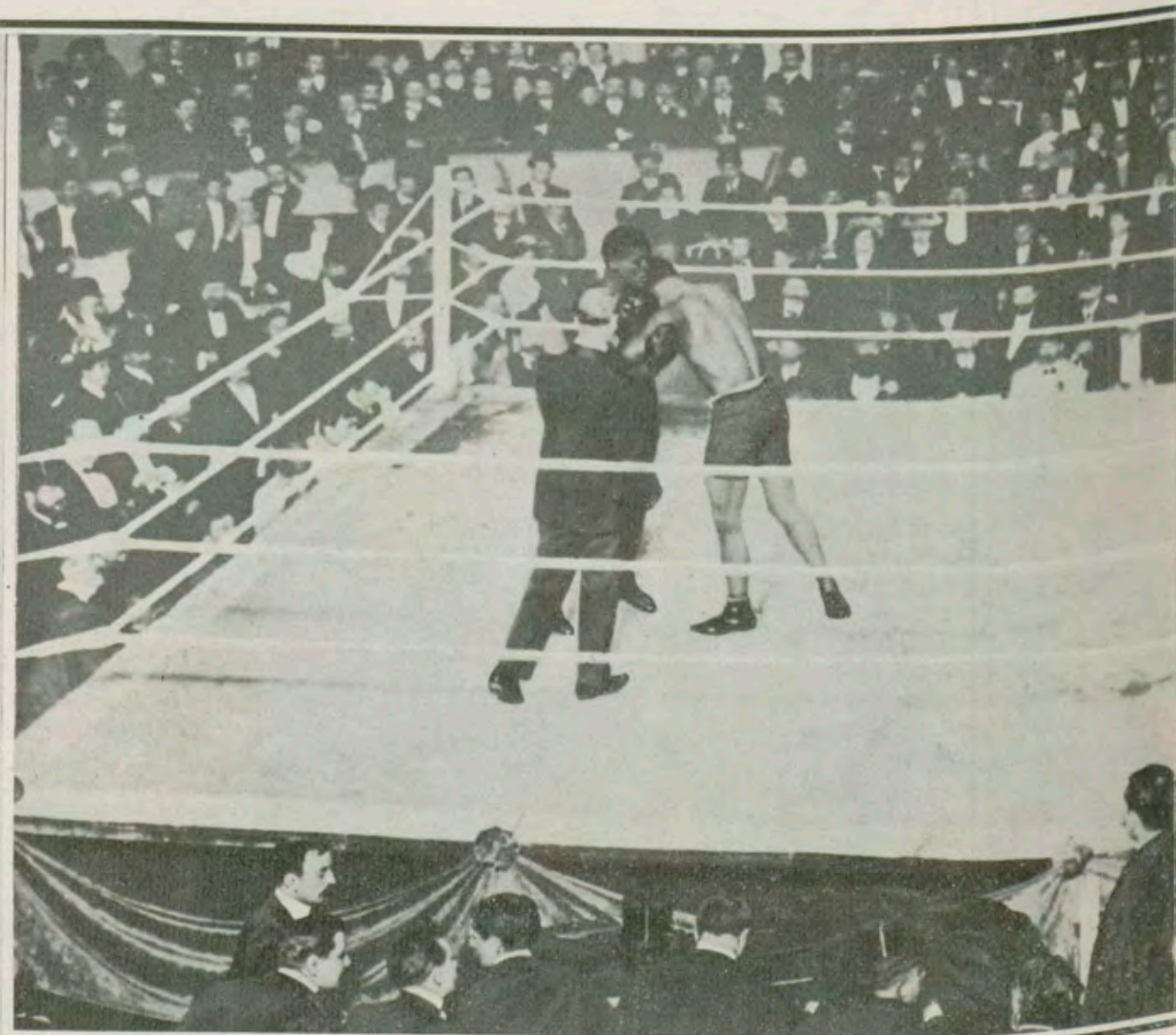
Il doit terminer dans un bon rang avec son
frère mais ils ne peuvent espérer mieux.

LE COMBAT JOE JEANNETTE-SAM MAC VEA



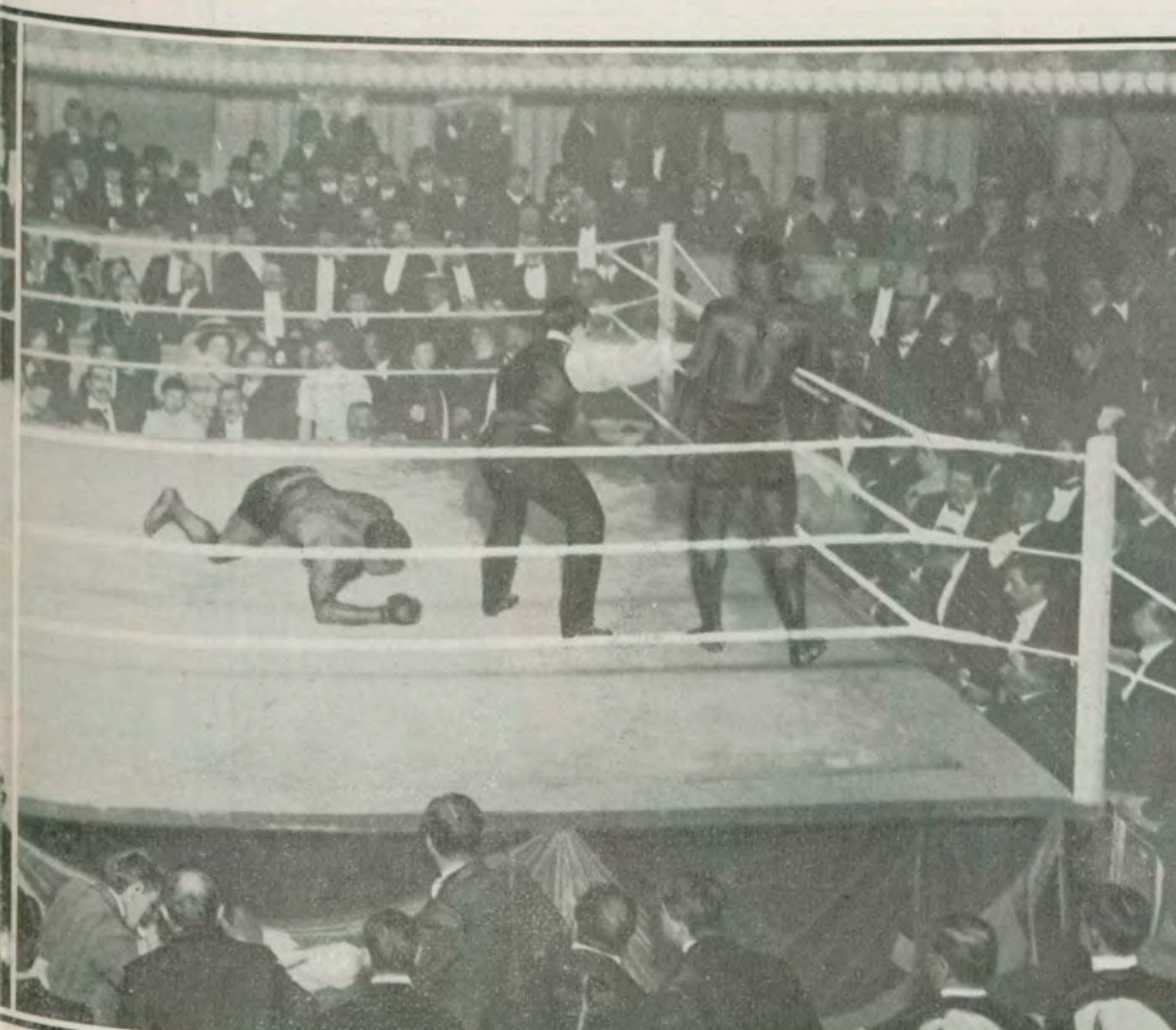
Joe Jeannette.

Joe Jeannette, battu dans le match de vingt rounds, vainqueur dans celui au finish.
A droite, sa photographie prise aussitôt après le second match.



Le premier combat. Mac Vea vainqueur aux points.

Après vingt rounds où Sam Mac Vea et Joe Jeannette firent assaut de science et de force, l'arbitre anglais donna la victoire aux points à Sam Mac Vea.



Le return-match. Jeannette knock-down.

Le second match se disputait au finish. Pendant quarante-huit rounds, les deux hommes se harcelèrent de façon merveilleuse. Au 49^e round, Sam abandonnait.

Ce soir, au Cirque de Paris, tous les sportsmen assisteront à la belle du match Joe Jeannette-Sam Mac Vea. Qui triomphera ? Joe Jeannette peut-être, quoique le délai de trente rounds soit bien court pour lui.

À la saison dernière, lorsque, pour la première fois, les deux fameux noirs Joe Jeannette et Sam Mac Vea se rencontrèrent, sans l'ombre d'une hésitation j'avais pronostiqué la victoire de Jeannette. Les événements me donnèrent tort et j'eus la triste obligation de faire mon *med culpá*. J'avoue que je passai même auprès de certaines personnes pour ne rien connaître au noble sport. Que voulez-vous ? Je laissai dire, attendant la revanche et espérant me réhabiliter par les poings de Joe Jeannette. Malgré la première défaite, malgré mes prévisions non réalisées, je m'obstinaï de toute la force dont je disposais et j'élus à nouveau le nègre jaune comme favori. J'eus alors la joie sans bornes de constater que j'avais eu raison. Joe Jeannette triompha, forçant Sam Mac Vea à s'avouer vaincu après quarante-huit rounds d'un combat inoubliable. La science, l'inimaginable énergie, le courage de Joe étaient venus à bout de la puissance et de la résistance de Sam.

Dans le premier combat, le chiffre de reprises était fixé à vingt. Ce chiffre ne suffisait pas à Jeannette, qui est long à se mettre en haleine et dont la force athlétique ne peut se faire jour de façon efficace que dans les combats au finish. Jedois d'ailleurs avouer que c'est une qualité de plus à son actif. Le véritable champion ne doit-il pas être, en effet, le plus résistant ?

Le second match donna lieu à la victoire de Joe, justement pour l'unique raison qu'il devait durer jusqu'au knock-out ou à l'abandon d'un des deux hommes.

En vingt reprises donc, quel est le meilleur athlète ? Sam Mac Vea. Au delà, c'est Joe Jeannette. Tel est le résultat acquis à la suite des deux combats.

Qu'arrivera-t-il pour la belle ? Nous serons fixés ce soir, mais ne pouvons-nous pas d'ores et déjà établir

un pronostic suffisamment solide ? Nous allons l'essayer.

A un referendum fait par notre excellent confrère, l'*Auto*, j'eus l'honneur de réclamer le combat au finish. Notre maître humoriste national, Tristan Bernard, demanda le match en trente-cinq rounds.

Voulant plaire à tout le monde, sans oublier Sam Mac Vea qui désirait le combat en vingt reprises, l'administration du Wonderland finit par décider que la belle se disputerait en trente reprises.

Quel est, dans ces conditions, le boxeur qui doit triompher ? Est-ce Sam ? Est-ce Joe ?

Sam Mac Vea a pour lui une puissance, une force musculaire qu'en font l'homme redoutable entre tous. Il est certes moins scientifique, moins adroit que son adversaire; il possède une moins grande vitesse; ses coups sont très durs, mais moins rapides que ceux de Joe, quoique difficiles à esquiver.

Je crois qu'il ne peut triompher de son adversaire que sur un coup heureux. Le placera-t-il ? Il est assez bon boxeur pour l'espérer.

Joe Jeannette, au contraire, est le boxeur scientifique dans toute l'acception du mot. Son habileté, son adresse, ses coups doublés, triplés, son énergie, son cœur, son sang-froid, ses attaques subites, ses esquives remarquables, permettent de le placer au premier rang des boxeurs de notre époque. Seuls, deux hommes peuvent actuellement rivaliser avec lui : Jack Johnson et Sam Langford.

Sam Langford, il l'a battu en six rounds, à Lawrence, le 25 décembre 1905; puis il a été vaincu par lui en quinze rounds, aux points à Chelsex, le 5 avril 1906; enfin, ils ont fait deux matches nuls depuis: l'un à Lawrence en douze reprises, le 11 janvier 1907; l'autre à Boston également en douze reprises, le 3 mars 1908.

Il a triomphé de Jack Johnson, à Philadelphie, au second round, sur une faute, le 25 novembre 1906. Il a été battu par lui en quinze reprises le 14 mars 1906, à Baltimore, a fait match nul en dix rounds, à Portland, le 26 novembre 1906 et a fourni deux matches sans décision.

Si Jack Johnson réussit à triompher de Jim Jeffries, un seul homme peut lui être opposé pour le titre de champion du monde : le vainqueur du match Joe Jeannette-Sam Langford. C'est vous dire que la partie de ce soir sera chaudement disputée

puisque, si Sam Mac Vea triomphe, il jouera le rôle du troisième larron.

Les chances probables Lors de la première rencontre, Joe Jeannette se foula le bras au second round. Outre le handicap de poids, il avait à endurer cette douleur qui l'empêchait de faire ce qu'il voulait et le forçait à ne se servir utilement que d'un poing, tout en ayant l'air de ne pas souffrir, pour ne pas donner l'éveil à Sam Mac Vea.

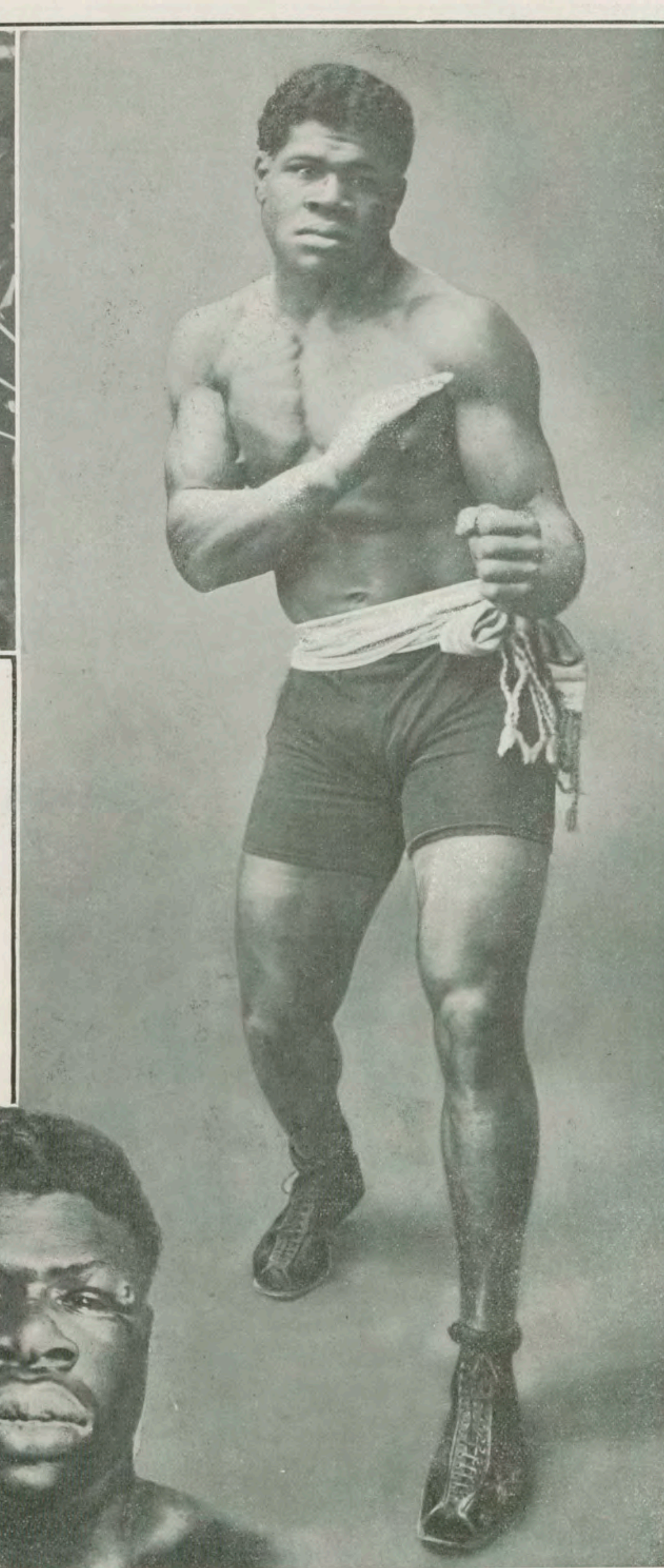
Après un combat chaudement disputé, mais où les coups ne pouvaient rien sur ces musculatures puissantes, le referee, venu spécialement d'Angleterre pour arbitrer, accorda la victoire à Sam Mac Vea. Le profane en conclut que les deux hommes s'étaient ménagés. C'était, d'une part, mal connaître la loyauté et la sincérité des deux antagonistes et, d'autre part, ignorer tout de la boxe.

Le second match disputé au finish donna lieu à une bataille invraisemblable. Le spectateur qui a vu Joe Jeannette tomber knock-down au dix-huitième round, les bras en croix, puis se relever, reprendre la lutte et finir par écœurer son adversaire et l'obliger à se retirer, n'oubliera jamais ce merveilleux spectacle de l'énergie indomptable et du courage à toute épreuve.

On ne doit pas oublier d'autre part que Sam s'il peut placer un de ses coups terribles peut très bien s'adjuger la victoire.

En somme, malgré mes préférences, l'issue est incertaine. Quant aux esprits forts qui prétendent que la rencontre peut ne pas être sincère, on ne peut que les classer sous deux étiquettes : ceux qui agissent par ignorance et ceux qui sont de mauvaise foi. N'insistons pas !

JACQUES MORTANE.



Sam Mac Vea.

Le colosse californien, l'un des plus redoutables poids lourds du monde, qui rencontrera Jeannette ce soir. A gauche, sa photographie prise aussitôt après le second match.

LE NORD BAT LE SUD



Un dribbling de, avants Nordistes.

C'est grâce à leurs dribblings, que les avan's Parisiens parvinrent le plus souvent à dégager leur camp, parfois fort menacé par les avants et les trois-quarts du Sud, qui l'envahirent à différentes reprises.



L'équipe du Sud.

L'équipe du Sud comprenait fort peu de Bordelais. Ses trois-quarts étaient Lyonnais.

Une touche.

Les avants du Sud aiment également le dessus dans les touches et les mêlées.

L'équipe victorieuse.

Dans l'équipe du Nord se signalèrent surtout Lane et le scufiste Laffitte, de Bordeaux.

LE fameux match Nord contre Sud était attendu avec grande impatience par tous les pratiquants du Rugby. Il y a depuis longtemps une vieille rivalité entre les joueurs des différentes régions, qui donnait à la rencontre un intérêt tout particulier, et, de plus, c'est à la suite de cette partie mémorable que devaient être choisis, par la Commission centrale, les joueurs destinés à nous représenter dans les matches internationaux.

Par suite des remaniements de la dernière heure, nous vîmes à l'œuvre des joueurs auxquels tout d'abord on n'avait pas cru devoir songer en haut lieu. C'est ainsi que la

ligne des trois-quarts lyonnais tout entière formait la ligne de défense du Sud, tandis que les excellents demis de l'Association Sportive Française avaient à subir l'assaut du Toulousain Maysonnié et de l'astucieux demi lyonnais, Martin.

Il faut avouer que la partie n'a pas été des plus merveilleuses, et que fort souvent, les joueurs français ont eu l'occasion de nous faire admirer un jeu plus scientifique et plus fin. Mais, ce qu'on ne saurait nier, c'est qu'à défaut de très grande science, les équi-piers de dimanche montrèrent une ardeur et une fougue admirables et qui ont justement enthousiasmé les nombreux spectateurs.

Malgré la ligne d'avants imposants importés par le Nord — ligne d'avants presque exclusivement empruntée au S. C. U. F., puisque sur, 8 joueurs, 5 appartiennent aux blancs et noirs — ce n'est pas dans les mêlées que triomphèrent les Nordistes. Les avants du Sud leur étaient indiscutablement supérieurs. Ayant presque toujours le ballon en mêlée, ils le talonnaient rapidement, permettant ainsi à leurs demis Maysonnié et Martin de faire de fort jolies sorties de mêlées et d'ouvrir largement le jeu. Dans le jeu ouvert, ils n'étaient pas moins brillants, et se firent acclamer pour leurs passes et leurs dribblings impressionnants.

J. B.

S. C. U. F. CONTRE LONDON HOSPITALS



UN PLAQUAGE DES PARISIENS

C'est par ses plaquages, que pécha le plus l'équipe parisienne du S. C. U. F. Pour un seul Anglais, quatre ou cinq Français étaient régulièrement immobilisés. A droite, le ballon en touche par un joueur du S. C. U. F. A gauche, les Anglais partent en dribblings impressionnants.

B IEN qu'amputée de sept de ses joueurs partis à Lyon soutenir le choc des Sudistes, l'équipe des universitaires nous a fait assister à l'un des plus jolis matches internationaux que nous ayons eu l'occasion de voir à Paris. La ligne d'avants, presque entièrement composée d'équipiers seconds, a tenu ferme le drapeau du S. C. U. F. et a montré les mêmes qualités de fougue et d'endurance que leurs aînés partis vers de lointaines provinces.

Quant aux lignes arrières, elles furent, ma foi, fort brillantes. Vraiment, il semblerait que les trois-quarts français commencent à se convaincre qu'une partie de football n'est pas un endroit où l'on s'entraîne à l'éloquence, et qu'un ballon n'est pas un sujet de thèse, mais le moyen de pratiquer des passes. Les joueurs du S. C. U. F. ont accompli dans ce genre de fort jolies choses, doublant et redou-

blant leurs passes et parfois même manquant de peu l'essai.

Pourtant, et comme il faut joindre l'utile à l'agréable, nous reprocherons à l'équipe française quelques légers défauts qui lui ont joué dimanche plusieurs vilains tours. Entre autres, ce fut de refuser avec une énergie farouche de se coucher sur le ballon. Nous comprenons fort bien qu'il soit assez désagréable de se rouler dans la boue et de se faire caresser les côtes à coups de souliers, mais enfin c'est le seul moyen pratique que jusqu'ici on ait trouvé pour arrêter les dribblings. De même, il est louable et du meilleur ton, lorsqu'on possède un invité de marque, de se mettre trois ou quatre fois pour s'occuper de lui. Au Rugby, cette habitude ne laisse pas de présenter certains inconvénients. Les joueurs du S. C. U. F. en ont pu faire dimanche la triste expérience. C'est ainsi que lorsqu'un Londo-

nien s'échappait avec le ballon, il avait à ses trousses une nuée de scufistes lancés à sa poursuite. Or, il arrivait le plus souvent que toutes ces bonnes volontés ne réussissent pas à arrêter l'Anglais qui passait la balle à un coéquipier complètement démarqué, lequel, avec une aisance remarquable, s'en allait marquer un essai ou bien gagnait pour son club une cinquantaine de mètres.

A l'issue du match nous avons pu joindre le capitaine de l'équipe anglaise. Nous eûmes quelque peine à nous faire entendre au milieu de leurs chants. Entre deux rugissements, nous avons pu saisir qu'il était très satisfait du jeu fourni par l'équipe du S. C. U. F.

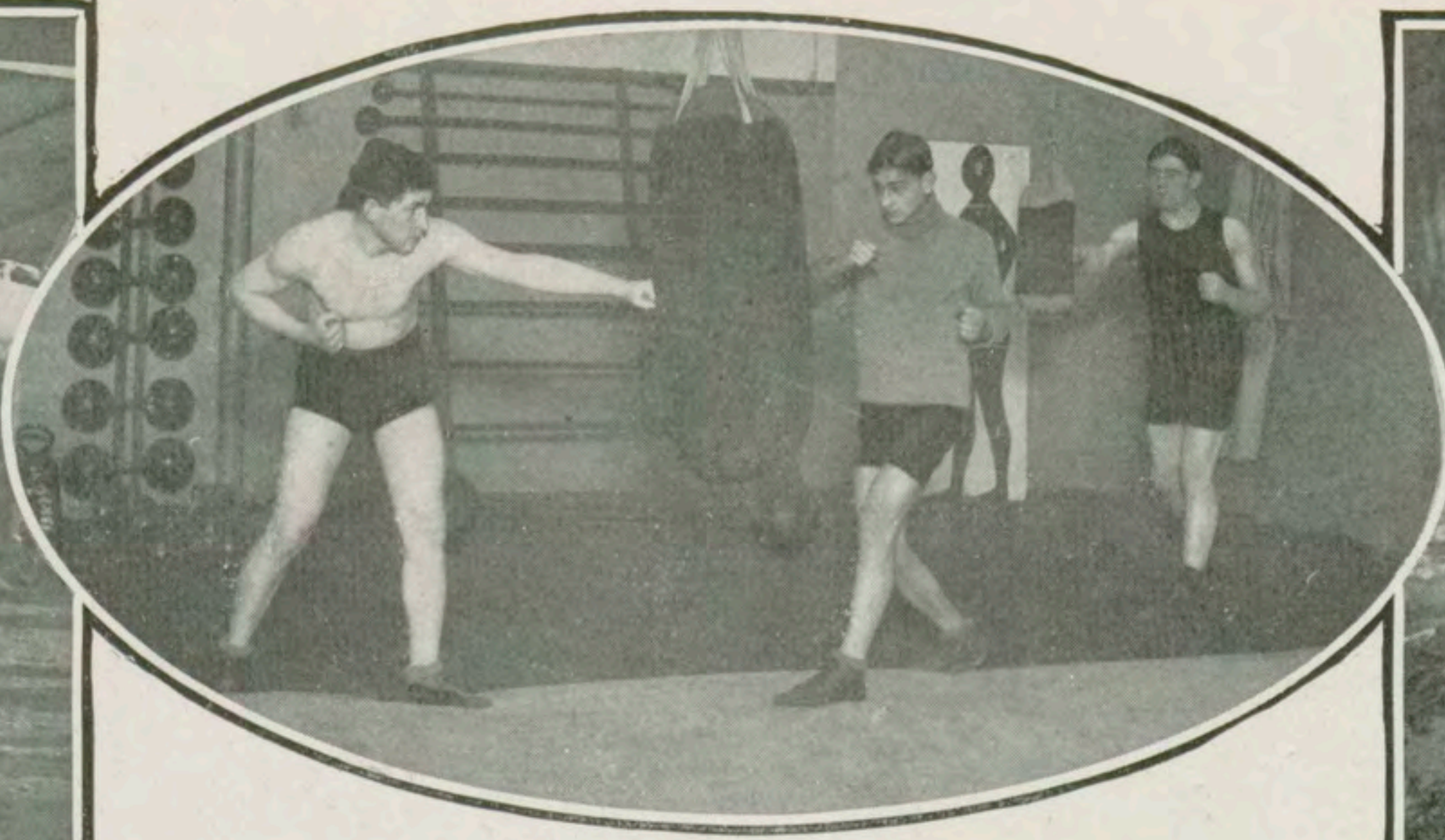
Le tumulte augmentant de plus belle, nous laissâmes les équipiers anglais qui faisaient trembler les vitres aux sons de : « Allo, Allo, there's a different girl again !... »

H. DISPAN.

LE CARNET DU SPORTSMAN



M. Resseyre, l'aviateur bien connu, vient de mourir dans un accident d'automobile, qui fit encore deux blessés.



En plein quartier latin, rue de Pontoise le professeur Doërr possède une salle merveilleuse. Bernstein entraîne Marchand pour son futur combat et Peter Brown, qui y est également prévôt, s'entraîne au punching-ball, qui est l'invention de Doërr.



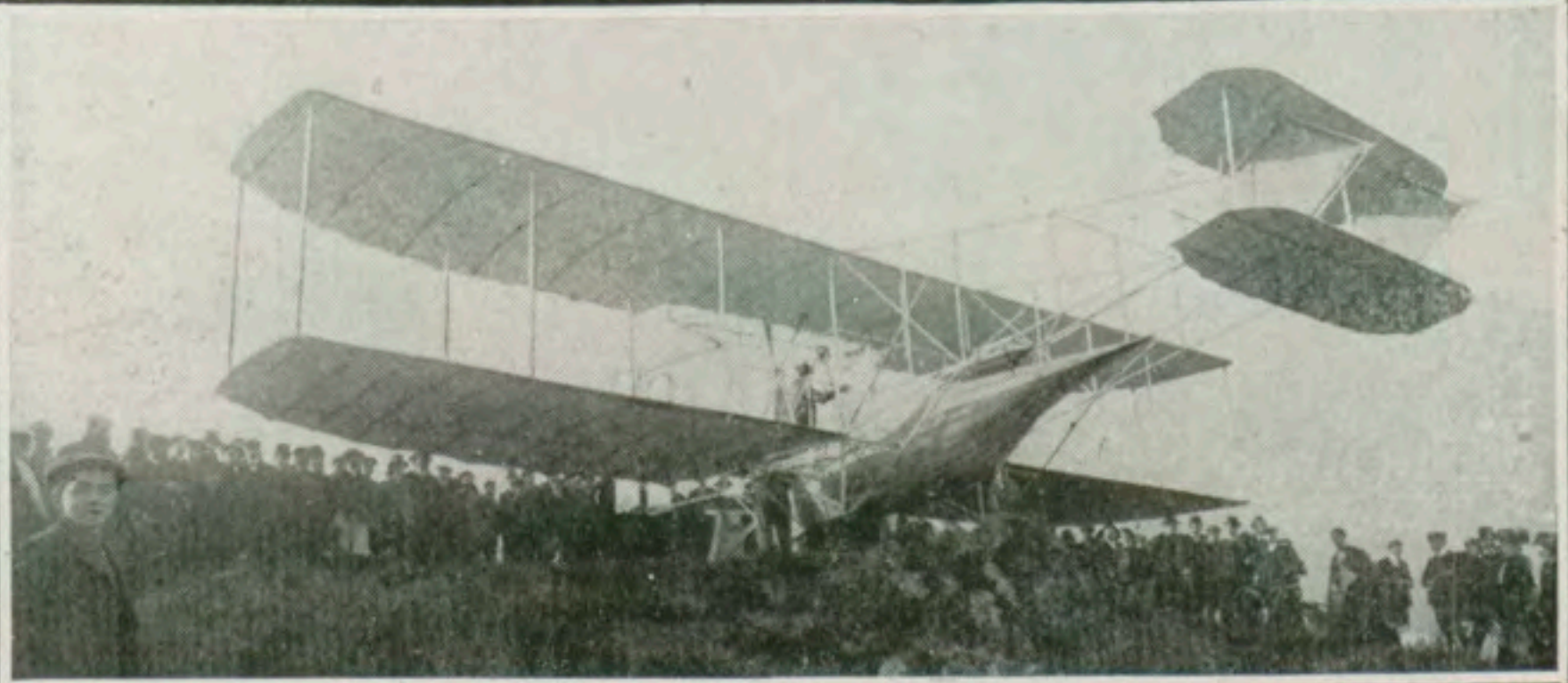
René Hérault, le champion du cross-country des « Tout Petits » qui s'est couru dimanche dernier à Ville-d'Avray.



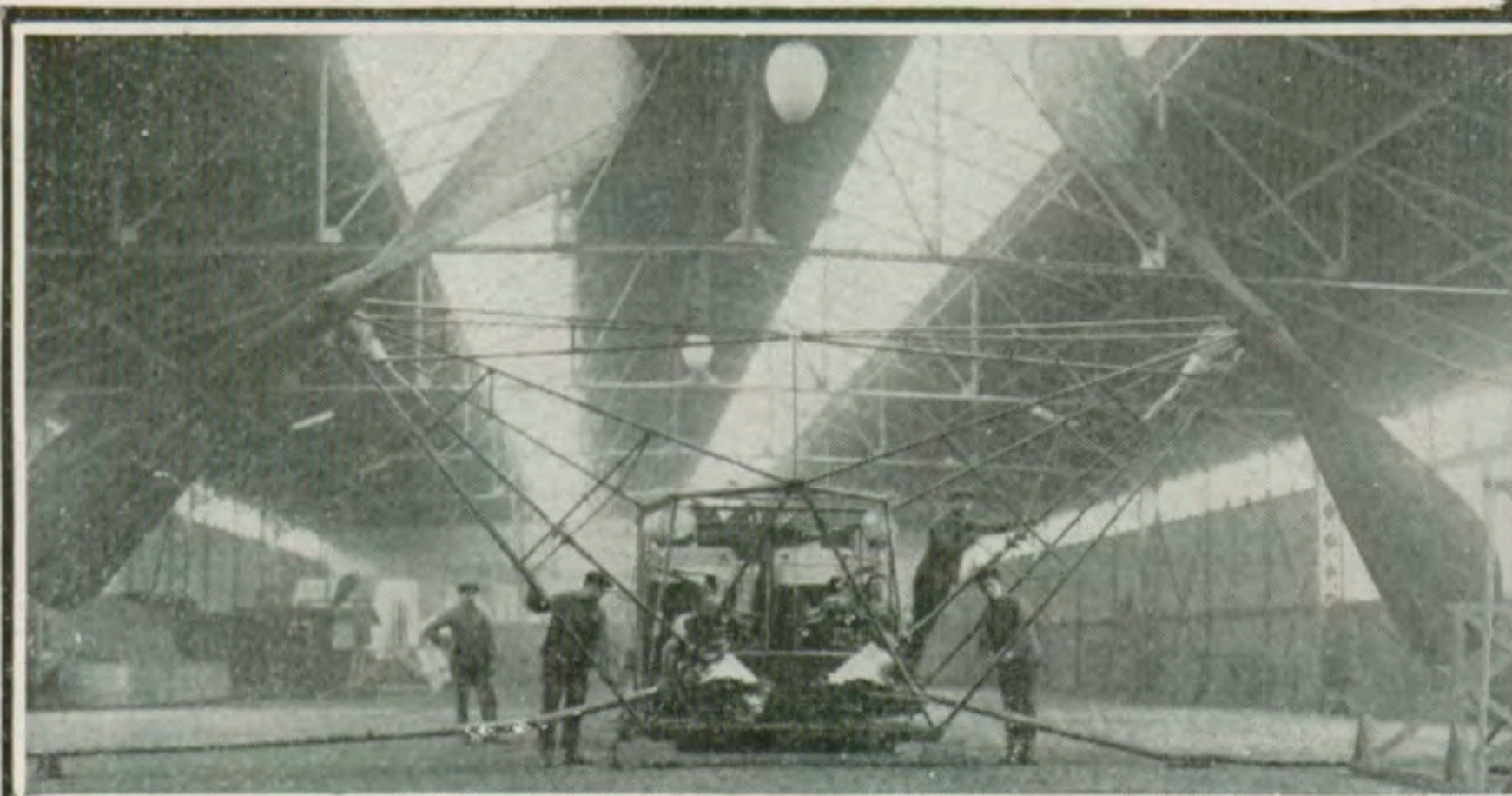
Le Petit-Niçois, aéroplane monoplane construit par M. Maurin. Sans pilote l'appareil pèse 200 kilos.



L'aviateur Fernandez, qui s'est tué lundi à la Brague près Cannes.



L'aéroplane de M. Werhlé est essayé sur le terrain de l'Automobile-Club d'Auvergne dans les plaines de Laschamps.



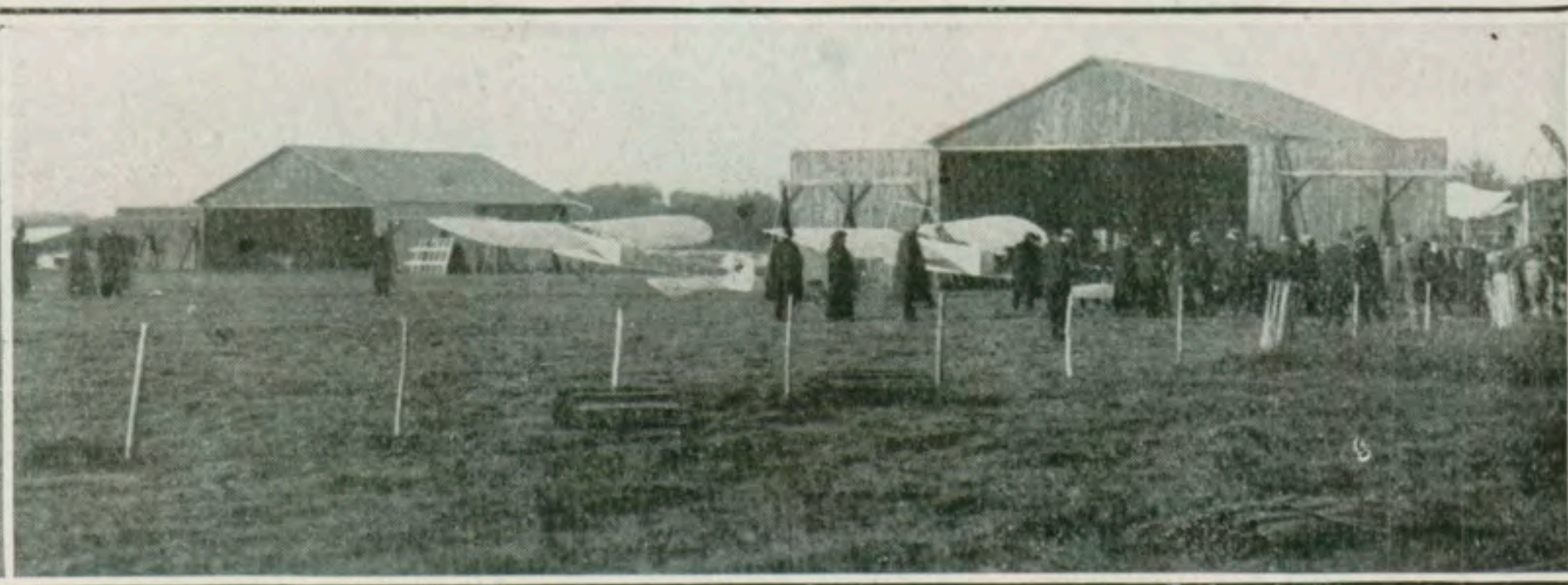
Le Bayard-Clément dans son hangar. Acheté par l'Angleterre, il va bientôt s'y rendre par la voie des airs.



La course des « Tout-Petits », cyclistes, organisée par l'Auto, est revenue au jeune Eugène Cheffray.



Le Stade Nantais Université Club a vaillamment défait l'équipe 1^{re} du Racing-Club de France, par 14 points à 6.



On sort les aéronefs de leurs hangars à la nouvelle Ecole d'Aviation de Pau, où Blériot va former de nombreux et excellentes hommes oiseaux.

Principaux résultats sportifs du 29 nov. au 4 déc.

ATHLÉTISME

SAMEDI 4 DÉCEMBRE. — Wonderland. — Janvis (60 kg. 3) descend au 3^e round Rayaul (61 kg. 1).
Après quatre rounds, Gros (62 kg. 4) et Gironimo (62 kg. 1) font match nul.
Colin (60 kg.) bat Renault (62 kg.), qui abandonne.
Nicolas (57 kg.) et Dages (55 kg.) font match nul.
Gurit (56 kg.) bat Manfred (56 kg. 7).
Jack Foy (56 kg.) bat aux points Denis (56 kg.).
Charlie Hite (72 kg.) descend William Curzon (70 kg.).
DIMANCHE 5 DÉCEMBRE (Football-Rugby). — Lyon. — Le Nord bat le Sud par 18 points à 9.
Colombes. — London Hospital R.F.C. bat S.C. U.F. par 19 points à 0.
Parc des Princes. — R.C. Compiégnois bat Stade Français par 11 points à 9.
Polo-Club. — Stade Nantais Université Club bat Racing-Club de France par 14 points à 6.

HIPPISME

LUNDI 29 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — Prix Veinard (3.700 mètres, 10.000 francs) : 1. Blagueur II, à M. A. Veil-Picard (G. Parfremont) ; 2. Monte-Cristo, à deux longueurs et demie ; 3. Mademoiselle Aminte, à quinze longueurs. — P. M. : gag., 13 francs.
MARDI 30 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix de Saint-Sauveur (3.800 mètres, 15.000 francs) : 1. Blagueur II, à M. A. Veil-Picard (A. Carter) ; 2. Jealousy, à cinq longueurs. 3. Lavandier, à une tête. — P. M. : gag., 15 fr. 50 ; pl., 11 fr. 50, 14 fr. 50.
JEUDI 2 DÉCEMBRE. — Auteuil. — Prix Duquesne (3.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Proclès, à M. André Prevost (A. Benson) ; 2. Kainardji, à trois longueurs ; 3. Jealousy, à deux longueurs. — P. M. : gag., 98 francs ; pl., 34 fr. 50, 23 fr. 50.
SAMEDI 4 DÉCEMBRE. — Eughien. — Prix de la Cham-

pagne (3.000 mètres, 8.000 francs) : 1. Satinette, à M. E. Hardouin (A. Benson) ; 2. Chartres, à trois quarts de longueur ; 3. Or du Rhin III, à huit longueurs. — P. M. : gag. 72 francs ; 27 fr. 50, 28 fr. 50, 32 francs.

DIMANCHE 5 DÉCEMBRE. — Auteuil. — Prix La Haye-Jousselin (5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Sauveur, à M. A. Foacier (F. Hardy) ; 2. Fer, à trois quarts de longueur ; 3. Journaliste, à dix longueurs. — P. M. : gag., 162 fr. 50 ; pl., 28 fr. 50, 19 francs, 15 francs.

Prix de Normandie (3.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Pillard, à M. Nash Turner (Defeyer) ; 2. Belus II, à une courte encolure ; 3. Melbourne, à deux longueurs. — P. M. : gag., 102 francs ; pl., 25 francs, 15 francs, 16 francs.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 1^{er} DÉCEMBRE. — Mourmelon-le-Grand. — Latham vole à 475 mètres, battant le record de l'altitude.

Les Galas sportifs de La Vie au Grand Air

Le troisième Gala Sportif sera donné demain soir dimanche, à 9 heures, au Théâtre Femina. Il sera consacré à la Culture physique.



Emile Maitrot.

L'arbitre bien connu, l'athlète impeccable, se fera admirer dans des démonstrations de culture physique.

Jacques Mortane.

Notre collaborateur qui est recordman du monde amateur du déchirage de cartes tentera de battre ses records.

Gasquet.

L'excellent professeur de jiu-jitsu, de l'école du docteur Ruffier, est un athlète merveilleux grâce à la culture physique.

LA Culture Physique est plus qu'un sport, c'est l'art de se préparer à tous les sports. C'est mieux encore qu'une préparation sportive, c'est une méthode, aussi simple et sûre qu'elle est encore mystérieuse, d'acquiescer ou de retrouver la forme impeccable des marbres grecs du Louvre et, par suite, la santé, l'énergie, l'assurance si nécessaires dans le *Struggle for life* moderne, et le succès qui en est la conséquence.

C'est dire que ce sujet, qui intéresse au premier chef les sportsmen, intéresse non moins directement et l'homme d'affaires qui doit se bien porter, et le père de famille qui a souci de ses enfants, et même la mondaine et l'artiste, qui tiennent à leur jeunesse et à leur beauté.

Comment devenir fort ? comment devenir beau ? comment ne pas grossir ? comment se bien porter ? tels sont les moyens que fournit la Culture Physique.

Inutile de présenter le conférencier : M. Georges Rozet, notre sympathique confrère, un normalien et un universitaire conquis à la fois à la littérature et au sport, sera le causeur élégant et précis qu'il faut à un tel sujet. Il dira, sur des projections de marbres antiques, des choses ingénieuses et nouvelles auxquelles n'ont point songé les criti-



M. Georges Rozet.

Notre confrère Georges Rozet, ancien élève de l'Ecole Normale, agrégé de l'Université, qui fera demain la causerie sur la Culture Physique.

ques d'art. Il révélera quelques-uns des secrets de la Culture Physique, grâce à des démonstrations faites par M. Emile Maitrot, l'arbitre et le maître bien connu, et par M. Gasquet, professeur de jiu-jitsu, qui doit à la Culture Physique un corps d'Apollon. Enfin notre confrère Jacques Mortane, recordman du monde du déchirage de cartes, éveillera la curiosité de l'assistance en tentant de battre ses propres records.

C'est dire qu'on refusera du monde à ce troisième gala qui intéresse non seulement un Tout-Paris de spécialistes, mais, ce qui est mieux, le Tout-Paris mondain.

MM. Emile Maitrot et Gasquet montreront, en effet, aux spectateurs combien il est simple de développer harmonieusement son corps et par une gymnastique raisonnée d'arriver à posséder à la fois les jambes musclées et fines du coureur, les cuisses puissantes du montagnard et les bras et le torse d'un forgeron. Ils enseigneront également à remédier par de simples attitudes aux imperfections physiques que nous acquerrons tous au cours des labeurs quotidiens de la vie.

Le prix des places est le même que pour les précédents galas. Fauteuils, 3 fr. ; loges, la place 4 fr. ; promenoir, 2 fr.

LA VIE AU GRAND AIR.

LE HOCKEY SE MEURT-IL ?

Non, certes, répondent les sportsmen que nous avons été voir, mais il est en danger et l'intérêt des Championnats en pâtira.

Le Rugby, l'Association, le noble art, ont conquis en France droit de cité; le Hockey, non. Le patinage à roulettes lui-même, habilement lancé par d'ingénieux industriels, fait aujourd'hui fureur et passionne les Parisiens. Le malheureux Hockey, lui, végète tristement, et, loin des foules, traîne une vie obscure et misérable. Une inexorable fatalité s'acharne sur lui et il faut que les 300 infortunés qui pratiquent ce sport aient des âmes de héros, pour continuer à s'y livrer au milieu de l'indifférence et de l'apathie générales qui les entourent.

Et pourtant, quel sport mieux que le Hockey mériterait d'être connu et encouragé? Jeu élégant entre tous, exigeant de remarquables facultés de vitesse et d'adresse, il en est peu qui conviennent autant aux aptitudes particulières de notre race et dans lequel nous puissions espérer progresser rapidement.

C'est pourquoi, nous avons jugé intéressant de mettre le grand public au courant de ce que devenait en France ce sport merveilleux. Nous avons été trouver quelques-uns des plus éminents joueurs de Hockey pour les prier de nous dire, pour la *Vie au Grand Air*, ce qu'allait être les championnats de Hockey 1910, les raisons qui expliquent le peu de vogue de leur sport préféré, et les remèdes qu'il conviendrait d'apporter à cette anémie.

ÉQUIPES DE PREMIÈRE SÉRIE

Interview de M. Brissy, L'excellent « Cen-
capitaine de tral et Internatio-
l'équipe du R. C. F. nal », Brissy, est
sous-lieutenant d'artillerie. Fort aimable-
ment, il consent à quitter ses belliqueux tra-
vaux pour répondre à nos questions.

« Je suis d'autant plus heureux, nous dit-il, de pouvoir vous donner quelques « tuyaux » que bien rares sont les jours où les grands quotidiens sportifs daignent s'occuper quelque peu sérieusement de nous et nous faire un peu de réclame.

« Quant à ce qui est de nos championnats, je vous dirai tout net, qu'en première série tout au moins, ils ne seront guère palpitants. La première série compte en effet trop peu de clubs pour que la lutte soit très ouverte et, deuxièmement, les différences de classe sont trop accentuées parmi ces équipes pour que les combats y soient très émouvants.

« C'est ainsi que nous sommes tous barrés par le Club Athlétique International, qui gagnera aisément le Championnat.

« En effet, bien que le C. A. I. n'ait pas gagné l'an dernier le Championnat, il aura, cette saison-ci, une équipe formidable qui doit lui assurer la victoire. D'excellents équipiers lui sont arrivés d'un peu partout et principalement d'Angleterre. Citons parmi ceux-ci leur excellent capitaine Aublin qui, avec Bedel et Benoist, forment la meilleure ligne de demis que nous ayons eu depuis longtemps en France.

« Pour la deuxième place je crois fermement qu'elle reviendra au R. C. F., mon Club. Nous venons, il est vrai, d'être battus par le Stade, mais bien que ce soit une victoire très régulière, on aurait tort d'y attacher une trop grande valeur, car, outre que notre équipe n'était pas encore parfaitement au point, la défense se trouvait dans un état sensible d'infériorité, puisque je n'avais pu quitter ma garnison pour venir occuper mon poste d'arrière. J'ajouterai enfin que Segond, qui remplace Salarnier, ne se sent pas encore très à l'aise à la place de ce dernier et a besoin de quelques parties pour pouvoir donner le maximum de son effort.

« Le Stade viendra en troisième lieu, se classant ainsi devant l'Ecole de Liancourt, qui devra se contenter d'occuper le dernier rang. On pourrait s'en étonner, car l'Ecole de l'Ile-de-France possède certainement l'équipe qui joue le jeu d'avants le plus fin et le plus scientifique de France. C'est, en

quelque sorte, une pépinière où sont formés les excellents joueurs qui s'enrôlent plus tard dans les équipes premières de nos grands Clubs parisiens. Chez nous, Bonnal et Girard, pour ne citer que ceux-là, nous arrivent de Liancourt. Au C. A. I., Bedel en vient également, ainsi qu'un tas d'autres que je pourrais au besoin citer.

« Malgré toutes ces raisons, l'Ecole de l'Ile-de-France ne peut espérer mettre en péril aucun des Clubs de première série. Ses équipiers sont en effet trop jeunes et trop légers pour se heurter avec succès aux masses imposantes qui lui opposeront le Racing, le Stade et le C. A. I.

« Voilà pour le Championnat.

« Quant à la Coupe Brennus, que nous sommes en train de disputer — et qui est, comme vous le savez, handicap — entre équipes de première série, le résultat en sera probablement identique, d'autant plus même que les handicaps étant établis sur le Championnat de l'année précédente que nous avons gagné, nous rendons cette année un point à l'équipe du C. A. I., qui, comme je vous l'ai déjà dit, n'a nullement besoin de ce handicap pour nous défaire.

« Les autres équipes obtiendront, je pense, le même classement que celui qu'elles auront plus tard dans le Championnat de Paris.

« Pour la deuxième série, qui dispute en même temps que nous sa Coupe, appelée la Coupe de Novembre, je crois que c'est notre équipe deuxième, commandée et entraînée par mon ami l'excellent joueur Eyguier, qui remportera la timbale... à moins toutefois que le P. U. C. ne lui coupe l'herbe sous le pied. »

Interview de M. Aublin, Aublin, le capitaine
capitaine du C. A. I. du Club Athlétique
international, est un des meilleurs demis de
hockey en France. Il est revenu depuis peu
d'Angleterre.

Pour M. Aublin, il n'y a point de doute, c'est son Club qui doit cette année se couvrir de gloire. « Les raisons, dit-il, en sont simples. L'an dernier, nous étions déjà et depuis fort longtemps, une équipe de valeur. Aujourd'hui, nous sommes redoutables, car nous avons recouvert plusieurs équipiers partis au régiment ou à l'étranger et qui nous sont revenus. C'est ainsi que Saulnier rejoue à nouveau chez nous, ainsi que Benoist, qui revient de Cambridge, où je n'ai pas besoin de vous dire qu'il a progressé de merveilleuse façon. Moi-même, je viens de passer quelque temps chez nos voisins d'outre-Manche, j'ai joué avec et contre les meilleures équipes anglaises de hockey, et j'en ai profité pour apprendre un peu de cette méthode si jolie et si fine qui est l'apanage des joueurs britanniques.

« D'excellentes et nouvelles recrues nous sont d'autre part arrivées de l'Ecole de l'Ile-de-France — entre autres le petit Bonnal — et ne contribuent pas peu à rendre notre équipe dangereuse. Notez encore que parmi nos vieux équipiers, il nous reste d'excellents joueurs, presque tous internationaux, Pattin par exemple, et qui forment un cadre solide pour les nouveaux arrivants. Vous voyez donc que nous pouvons envisager l'avenir d'un œil placide.

« Nous n'avons d'ailleurs pas l'intention au C. A. I., cette année, de nous en tenir aux Coupes et Championnats organisés par l'Union. Nous voulons tenter un sérieux effort pour relever le Hockey en France, et pour cela, nous allons conclure quelques matches internationaux avec de bonnes équipes anglaises. C'est ainsi que nous avons déjà entamé des pourparlers avec les deux excellents Clubs de hockey de Croydon et de Hanfield. »

— Je vois, en effet, qu'après de telles rencontres, et un tel entraînement, le Championnat ne saurait vous échapper; mais à qui reviendra, croyez-vous, la place de second? Le Racing compte fermement qu'elle lui reviendra sans conteste.

— Il se pourrait en l'occasion que le Racing se trompât, car, à mon avis tout au moins, c'est le Stade qui doit se classer immédiatement après nous. Je n'en veux pour preuve que la façon dont il vient de se débarrasser du Racing dans la Coupe Brennus. »

LES CLUBS DE DEUXIÈME SÉRIE

Interview de M. Jolidon, C'est à M. Jolidon,
capitaine du P. U. C. ex-équipier premier
du Stade, que revient tout le mérite d'avoir
pu former à son nouveau club, le P. U. C.,
deux équipes de hockey qui, bien que ne jouant
que depuis deux mois seulement, tiennent
déjà la dragée haute aux vieux routiers du
C. A. I., du R. C. F. et du Stade.

— Je crois, nous dit M. Jolidon, que les championnats de deuxième série de hockey présenteront plus d'intérêt que ceux de première. Nous sommes, en effet, beaucoup plus de compétiteurs, et les équipes sont beaucoup plus près les unes des autres, ce qui, en rendant les luttes plus ardentes, ajoute à l'« excitement » du jeu.

« Bien qu'il soit toujours un peu ridicule et dangereux d'entonner ses propres louanges, il faut bien que je dise que parmi la pléiade d'équipes de deuxième série, c'est à celle du P. U. C. que je vois le plus brillant avenir pour la saison. Nous possédons, en effet, un fonds respectable de bons joueurs qui nous sont arrivés après que le Hockey-Club de France a eu fusionné avec le P. U. C., et qui n'a fait depuis que croître et embellir. Je crois, d'ailleurs, qu'étant donné notre force grandissante, l'Union nous fera disputer la fin des championnats en première série.

« En attendant, nous disputons la Coupe handicap de novembre. Nous sommes même actuellement en tête du classement, avec trois matches joués, deux matches gagnés et un match nul. Comme vous le voyez, nous avons, il est vrai, fait match nul avec le R. C. F. (2) et nous n'avons pas encore rencontré ni l'Ecole de l'Ile-de-France, ni le Club Athlétique International. Toutefois, avec des joueurs tels que Brossy et Puech, sans compter cinq buts de handicap, nous pouvons envisager l'avenir avec confiance.

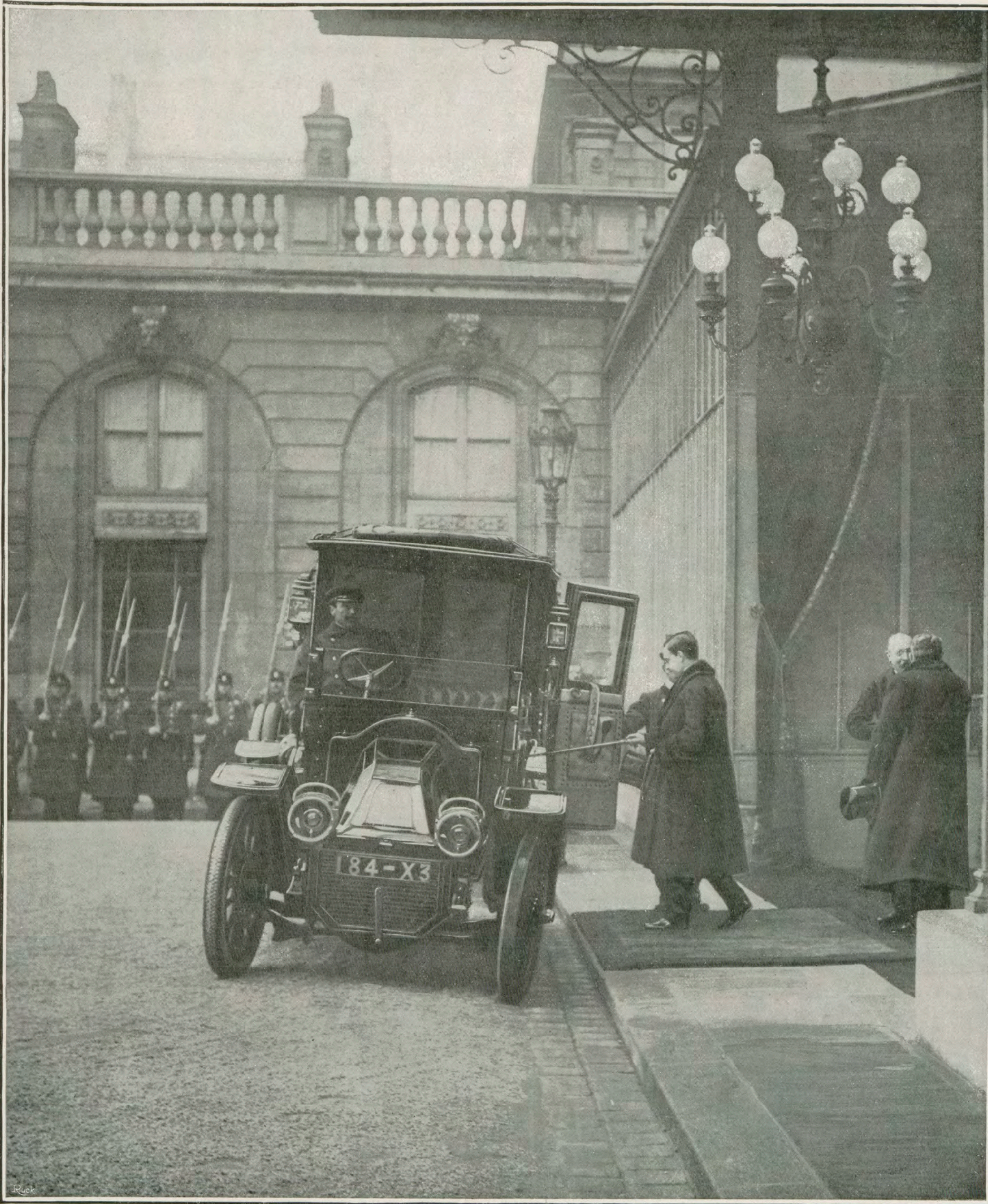
« Le Beauvais Hockey Club, lui, devra se contenter de venir après tous les Clubs que je viens de citer. Il a eu, en effet, des débuts fort pénibles, et sur deux matches joués, les a perdus tous les deux. Il s'y attendait d'ailleurs un peu. Cependant, avec un peu de persévérance, il pourra posséder un team convenable, capable d'accomplir sinon des actions d'éclat, du moins des performances honorables. En tous cas, le Championnat de France obtiendra cette année un succès sans précédent, car, outre le C. A. I., le Stade, le R. C. F., l'E. I. F. et le B. H. C., nous aurons à combattre Lyon, Reims, Montélimar, le Havre, Saint-Servan et Bagatelle.

« Il est regrettable, par exemple, que l'Union ne fasse pas pour nous tout ce qui serait en son pouvoir. C'est ainsi que la Coupe de Novembre, pour laquelle nous combattons âprement, est hypothétique et fallacieuse. Nul ne l'a jamais vue, nul ne la verra jamais, et l'Union, quand nous lui posons quelques indiscrètes questions à ce propos, se répand en paroles dilatoires et se contente de nous faire entendre qu'un temps viendra où luiront de meilleurs jours et où la deuxième série de Hockey, — et toutes les autres deuxième séries, — vivront dans un perpétuel et délicieux âge d'or. »

Le hockey est donc loin d'être mort, et longtemps encore les amateurs de notre ancien jeu de crosse pourront se livrer à leur sport favori. Pourtant, il serait bon de remédier à la langueur dont il semble atteint et c'est ce que nous étudierons dans un prochain article.

HENRI DISPAN.

LE ROI DE PORTUGAL A PARIS

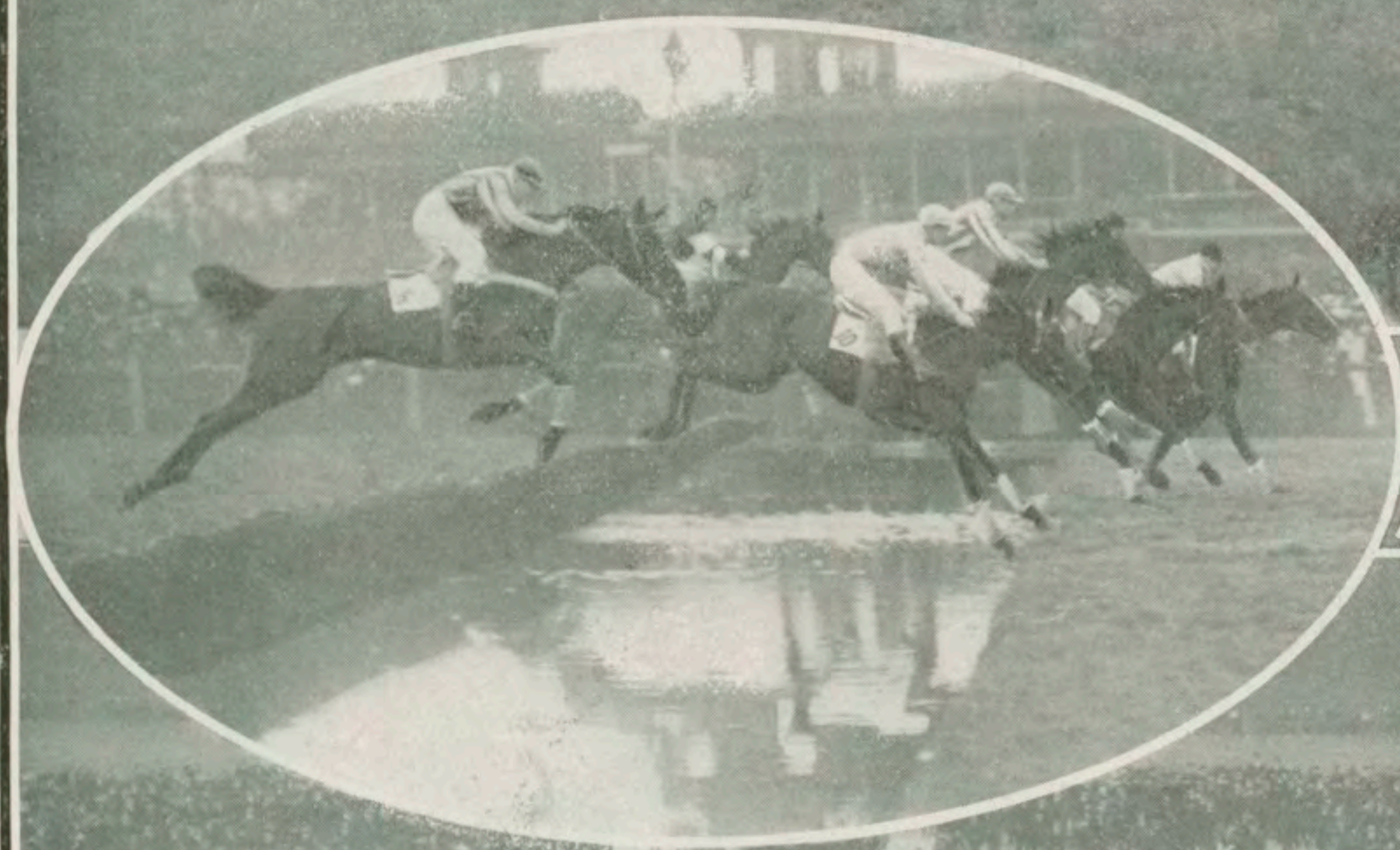


LE ROI MANUEL SORT DU PALAIS DE L'ÉLYSÉE

Le jeune roi n'a point perdu son temps pendant son séjour à Paris : courses à Auteuil, chasses à Rambouillet, musées, etc. Notre photographie l'a saisi au moment où, sortant de l'Élysée, il va monter dans une des trois robustes et silencieuses voitures Sautter-Harlé, mises à sa disposition par la maison Guyot, dont la réputation tant au point de vue automobiles, chevaux de selle que voitures attelées, n'est plus à faire.

LE PRIX DE LA HAYE-JOUSSELIN

La dernière grande épreuve de steeple de l'année est revenue à un outsider : Sauveur



Le Prix de la Haye-Jousselin (steeple, 40.000 fr., 5.500 m.). — Le brook. Dès la rivière de huit, la lutte a été circonscrite entre Fer, Journaliste et Sauveur. Ce dernier l'emportait de trois quarts de longueur.



Le Prix de Normandie (hales, 10.000 fr., 3.100 m.). — La rivière du huit. Pillard II a pris sa revanche sur Bélus, qu'il a battu sur la fin d'une courte encolure. Il est juste de dire que le jockey de ce dernier, Percy Woodland avait cassé une de ses écrivinières.

Le Prix la Haye-Jousselin. — Une double chute à la rivière des tribunes. Tous les vétérans de marque et les meilleurs quatre ans ont pris part à la dernière grande épreuve de steeple. Diadoque, qui redoute la rivière des tribunes, y a culbuté au premier tour avec Conte Bleu.

Le prix de La Haye Jousselin, disputé dimanche dernier à Auteuil, était le dernier des grands steeple-chase de la saison. On y a regretté l'absence des couleurs de M. A. Veil-Picard qui, déjà très faiblement représentées dans le prix Montgomery, ne l'ont pas été du tout cette fois-ci. Cette abstention, vraisemblablement forcée, d'une écurie si formidable, laisse entrevoir un peu l'envers des grands succès, et ce qu'ils coûtent. On a regretté aussi la chute de Conte Bleu et celle de Diadoque, qu'il eût été intéressant de voir aux prises, à l'arrivée, avec les vétérans et Sauveur.

Mais la course, réduite dans la dernière partie du parcours à Fer, Journaliste et Sauveur, n'en a pas moins été très belle. Bien que fille de Chalet, Mademoiselle Boniface s'accommode

assez mal du terrain lourd. Journaliste a pris sur elle sa revanche du prix Montgomery, sans d'ailleurs répondre entièrement à l'attente de ses partisans. Dangereux encore, à ce qu'il semblait, au dernier tournant et au bull-finch, il s'est trouvé définitivement battu à la dernière haie. Fer a fourni, sur ce terrain qu'il affectionne, une course superbe. Il a paru, jusqu'à la haie finale, dominer la situation et Sauveur, plus monté que lui entre les deux derniers obstacles, ne l'a rejoint et battu que sur le plat. Peut-être, sur cette distance bien longue, s'est-il mis un peu prématurément en avant, mais il tirait double et on ne peut raisonnablement pas reprocher à A. Carter de l'avoir laissé s'étendre tranquillement dans son action. Rien ne démontre qu'en le contrariant, et en lut-

tant contre lui, on eût obtenu un résultat meilleur. Le gagnant, Sauveur, avait déjà d'ailleurs montré sur des distances plus courtes une très sérieuse qualité. L'aptitude pour les très longs parcours et le courage dont il a fait preuve en cette dernière occasion le désignent comme un de nos steeple-chasers les plus sérieux.

Il faut retenir aussi la victoire d'Impur. Le poulain du comte de Cherisey n'a remporté dimanche qu'une épreuve secondaire sur un lot qui n'avait rien de bien remarquable (exception faite peut-être pour Baïram II auquel il faut faire crédit). Mais il a gagné sous un très gros poids avec une incomparable maestria. Ce fils de Lauzun a tout l'air d'être, à l'heure actuelle, le meilleur hurdle-racer de sa génération.

STUART.